Aus dem Institut für Gerichtliche Medizin
der Universität Tübingen
Direktor: Professor Dr. med. Hans Joachim Mallach

Statistische Untersuchungen über abgeurteilte, unter Alkoholeinfluß stehende Verkehrsdelinquenten im Landgerichtsbezirk Tübingen (Berichtszeit 1. 1. – 31. 12. 1970)

Inaugural-Dissertation
zur Erlangung des Doktorgrades
der Medizin

dem Fachbereich Theoretische Medizin
der Eberhard-Karls-Universität
zu Tübingen

vorgelegt von

Horst Ernst Hess
aus Stuttgart

1978

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41523702_0076

Aus dem Institut für Gerichtliche Medizin
der Universität Tübingen
Direktor: Professor Dr. med. Hans Joachim Mallach

Statistische Untersuchungen über abgeurteilte, unter Alkoholeinfluß stehende Verkehrsdelinquenten im Landgerichtsbezirk Tübingen (Berichtszeit 1. 1. – 31. 12. 1970)

Inaugural-Dissertation
zur Erlangung des Doktorgrades
der Medizin

dem Fachbereich Theoretische Medizin
der Eberhard-Karls-Universität
zu Tübingen

vorgelegt von

Horst Ernst Hess

aus Stuttgart

1978

Dekan: Professor Dr. med. H. J. Mallach
Berichterstatter: Professor Dr. med. H. J. Mallach

UNIV.
LEIDEN
BIBL.

Druck: L. Spengler · Neustetten-Remmingsheim

Inhaltsverzeichnis

		Seite
1.	Einleitung	1
2.	Problemstellung	6
3.	Methodik	7
4.	Ergebnisse	9
4.1.	Allgemeiner Teil	9
4.1.1.	Überblick über den Verfahrensverlauf nach Entnahme der Blutproben	9
4.1.2.	Gliederung nach Amtsgerichten	11
4.1.3.	Gliederung nach der Verfahrensart an den einzelnen Amtsgerichten	13
4.1.4.	Gliederung nach Art und Anzahl der Delikte	15
4.1.5.	Gliederung nach dem Lebensalter	17
4.1.6.	Gliederung nach der Art der Verkehrsbeteiligung	20
4.1.7.	Gliederung nach den Zeitdifferenzen zwischen Vorfall und Blutentnahme	22
4.1.8.	Gliederung nach der Höhe des Sachschadens bei allen Verkehrsunfällen	25
4.1.9.	Gliederung aller Beteiligten nach dem Personenstand	25
4.1.10.	Anteil der Frauen	28
4.2.	Spezieller Teil	30
4.2.1.	Verteilung der Vorfälle nach Wochentagen und Tagesstunden	30
4.2.2.	Verteilung der Blutalkoholkonzentrationen zum Zeitpunkt der Tat (BAK_T)	33
4.2.3.	Vergleich der BAK_T zwischen Ersttätern und Rückfalltätern	38

Seite

4.2.4. Vergleich der BAK_T zwischen unverletzten, verletzten und getöteten unter Alkoholeinfluß stehenden Fahrzeuglenkern 41

4.2.5. Vergleich der BAK_T zwischen Fahrern, die unter Alkoholeinfluß einen Unfall verursachten, und solchen, die unfallfrei blieben 41

4.2.6. Anzahl der Verletzten und Getöteten 44

4.2.7. Einstellung der wegen eines Trunkenheitsdeliktes verurteilten Verkehrsteilnehmer zu ihrem Fehlverhalten 47

4.2.8. Verteilung der Strafarten bei allen wegen eines Verkehrsdeliktes Verurteilten 49

4.2.9. Gliederung der Strafarten nach Einfach-, Mehrfach- und Rückfalltätern 51

4.2.10. Entzug der Fahrerlaubnis 54

4.2.11. Gliederung der Dauer des Fahrerlaubnisentzugs getrennt nach Ersttätern und Rückfalltätern 56

4.2.12. Zeitdifferenz zwischen vorläufigem Entzug der Fahrerlaubnis und Rechtskraft des Urteils 58

4.2.13. Gutachtertätigkeit durch medizinische Sachverständige aus dem Institut für Gerichtliche Medizin der Universität Tübingen 58

4.2.14. Zahl der Berufungsverhandlungen bzw. Revisionen 64

5. Diskussion 68

6. Zusammenfassung 82

7. Literatur 84

1. Einleitung

In unserer Gesellschaft lassen sich grundlegende, soziokulturelle Veränderungen und Wandlungen des Lebensstils erkennen, die die Suchtmittelabhängigkeit im allgemeinen und den Alkoholismus im besonderen fördern. Viele traditionelle Werte und Wertordnungen haben an verbindlicher Relevanz und orientierender Kraft verloren. Es hat sich in vielen grundlegenden Fragen unseres Lebens eine Unsicherheit und Orientierungslosigkeit im Blick auf geistige Werte und sittliche Normen breitgemacht. Seit mehreren Jahren ist ein beängstigender Anstieg des Alkoholismus in der Bundesrepublik zu beobachten. Der Anteil der Jugendlichen und Frauen steigt ständig. MALLACH (1973) weist darauf hin, daß im Jahre 1969 auf jede über 15 Jahre alte Person 11,2 kg an reinem Alkohol entfielen. Jede dieser Personen konnte demnach 50 - 60 mal schwer berauscht sein. Nach allgemeiner Auffassung ist dieser Alkoholverbrauch Ausdruck einer Flucht des Menschen aus persönlichen, wirtschaftlichen und sozialen Konflikten.

Der Straßenverkehr hat in den letzten Jahren ebenfalls eine stürmische Entwicklung genommen. Der Kraftfahrzeugbestand stieg von 10,2 Mio im Jahre 1960 auf 17,8 Mio. im Jahre 1970. Kamen 1960 noch 185 Kraftfahrzeuge auf je 1000 Einwohner, so waren es 1970 schon 291. Bei Personenkraftwagen allein war der Zuwachs noch größer. Kamen 1960 noch 81 Personenkraftwagen auf 1000 Einwohner, so waren es 1970 schon 288 (Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland

1972). Dementsprechend hat auch die Verkehrsdichte erheblich zugenommen. Diese Zahlen zeigen, daß das Kraftfahrzeug eine starke Faszination ausübt. Es ist zum Symbol für Unabhängigkeit und Freiheit in Beruf und Freizeit geworden.

Beide Entwicklungen tragen somit zu der erheblichen Steigerung der Verkehrsdelikte unter Alkoholeinfluß bei. Unter den vielen Faktoren, die vom Fahrzeuglenker her zum Unfallgeschehen im Straßenverkehr beitragen, nimmt die Alkoholisierung eine besondere Stellung ein. Einer subjektiven Unterschätzung von Gefahrensituationen und Überschätzung der eigenen Fahrtüchtigkeit stehen verminderte Reaktionssicherheit, herabgesetzte Koordinationsfähigkeit und damit verbunden schlechtere Fahrzeugbeherrschung gegenüber (FREUDENBERG, 1966). Diese alkoholspezifischen Wirkungen auf den Fahrer sind es, die das hohe Unfallrisiko im Straßenverkehr ausmachen.

Gesetzgeber sowie Rechtsprechung versuchen immer wieder, über Änderungen im Verkehrsstrafrecht sowie durch Verschärfung von Sanktionen, auf die Alkoholdelinquenz im Verkehr einzuwirken. So wurde durch das Zweite Gesetz zur Sicherung des Straßenverkehrs vom 26.11.1964 (seit 1.1.1965 in Kraft) die Trunkenheit im Straßenverkehr ohne Folgen (§ 316 StGB) zum Vergehensstraftatbestand erhoben (vorher noch Übertretung nach § 2 StVZO). Außerdem wurden die Bestimmungen über den Fahrerlaubnisentzug (§ 42 m,n a.F.) verschärft. Die Entziehung der Fahrerlaubnis wurde bei folgenden Katalogfällen zur Regel:

1. Bei folgenloser Alkoholfahrt (§ 316 StGB)
2. Bei fahrlässiger Verkehrsgefährdung unter Alkoholeinfluß (§ 315c 1.1 StGB)
3. Bei Vollrausch (§ 330a StGB)
4. Bei Unfallflucht (§ 142 StGB)

Durch das Ordnungswidrigkeitengesetz vom 24.5.1968 (seit 1.1.1969 in Kraft) wurde das Verkehrsstrafrecht entkriminalisiert. Bagatelldelikte, die bis zu diesem Zeitpunkt noch strafrechtlich verfolgt worden waren, wurden nach Inkrafttreten dieses Gesetzes wie Verkehrsübertretungen nach § 21 StVG behandelt und nach dem Ordnungswidrigkeitengesetz mit Geldbußen belegt. Das 1. Strafrechtreformgesetz vom 25.6.1969 (seit 1.9.1969 in Kraft) brachte mit der Neufassung der §§ 23, 27b StGB eine drastische Einschränkung der kurzfristigen Freiheitsstrafe und eine Ausdehnung der Strafaussetzung zur Bewährung. Für die Strafzumessung bei Trunkenheitsdelikten im Straßenverkehr bedeutete dies, daß die kurze Freiheitsstrafe in der Regel durch eine Geldstrafe ersetzt wurde. Freiheitsstrafen, bei denen bislang die Aussetzung zur Bewährung versagt blieb, wurden in überwiegender Zahl zur Bewährung ausgesetzt.

Ungeachtet aller Maßnahmen, die in den letzten Jahren unternommen worden sind, um die Flut der Verkehrsdelikte unter Alkoholeinfluß einzudämmen, ist es bisher nicht gelungen, auf längere Frist eine wirksame Waffe zu finden.

Im überschaubaren Schrifttum gibt es eine Anzahl von statistischen Erhebungen über die Alkoholkriminalität im Verkehr:

WEYRICH (1957), STEUER (1961), STRASSER (1966), FALDERBAUM (1967), BARTH (1968), DORN (1968), WOLFF (1972) und HÄUSSLER (1974). Diese Erhebungen erfassen Anzeigefälle. Die interessierenden Daten wurden den Blutentnahme- und Polizeiprotokollen entnommen. Da der Verfahrensverlauf nicht berücksichtigt wurde, kann kein Aufschluß über Straftatbestände erwartet werden.

RENNER (1972) stellte bei seinen Untersuchungen fest, daß "nur" 75 % der wegen Verdachts eines alkoholbedingten Delikts angezeigten Verkehrsteilnehmer in der Tat deshalb auch verurteilt worden waren. Bei 25 % der Anzeigefälle konnte eine Alkoholbeeinflussung nicht mit der notwendigen Sicherheit nachgewiesen werden.

Um Ergebnisse zu erhalten, die für die Alkoholdelinquenz im Straßenverkehr repräsentativ sind, müssen die interessierenden Daten von Tätern festgestellt werden, denen auch in foro eine strafbare Handlung nachgewiesen werden konnte.

Eine Arbeit über 600 Verkehrsteilnehmer, die wegen eines unter Alkoholeinfluß begangenen Verkehrsdeliktes abgeurteilt worden waren, wurde von MIDDENDORFF (1961) vorgelegt. Er untersuchte die Akten von 600 Verkehrsteilnehmern, die wegen eines unter Alkoholeinfluß begangenen Verkehrsdeliktes abgeurteilt worden waren. Es handelt sich um Fälle, die in den Jahren 1955 bis 1960 beim Amtsgericht Freiburg verhandelt worden waren. Die Daten dieser Untersuchung wurden den Gerichtsakten entnommen. So konnte der Verfahrensverlauf bis zum Urteil beleuchtet werden. Neben Persönlich-

keitsmerkmalen wurden auch Straftatbestände und deren strafrechtliche Verfolgung gewürdigt.

RENNER (1972) erstellte am Gerichtsmedizinischen Institut der Universität Tübingen eine Statistik über 589 Verkehrsdelinquenten, die im Jahre 1964 zur Anzeige gebracht und an den Amtsgerichten des Landgerichtsbezirks Tübingen abgeurteilt worden waren. Er kam zu dem Ergebnis, daß die durchschnittlichen Blutalkoholwerte in den Anzeigestatistiken niedriger lagen als in seiner Abgeurteiltenstatistik. Weiter stellte er fest, daß während seiner Berichtszeit bei Alkoholdelikten im Straßenverkehr in der Regel Freiheitsstrafen ohne Bewährung verhängt worden waren.

2. Problemstellung

Aufgabe dieser Untersuchung sollte es sein, anhand eines größeren Materials von alkoholisierten Verkehrsdelinquenten den Verfahrensverlauf von der Anzeige bis zur Urteilsverkündung zu verfolgen und nach verschiedenen Gesichtspunkten statistisch auszuwerten. Besonderer Wert wurde forensischen Fragen beigemessen. So erschien von Bedeutung, welche Auswirkungen das Erste Strafrechtsreformgesetz vom 25.6.1969 auf die Strafzumessungspraxis zeigte. Der Einfluß dieses Gesetzes auf die Art der Strafen, auf das Strafmaß sowie auf die Handhabung bei dem Fahrerlaubnisentzug sollte deutlich gemacht werden und mit den Ergebnissen von RENNER (1972) verglichen werden. Da die Dauer der Gerichtsverfahren für die Delinquenten, was den Entzug der Fahrerlaubnis anbetrifft, von großer Bedeutung ist, sollte die Verfahrensdauer festgehalten und die Unterschiede bei Strafbefehlen und Verhandlungen herausgestellt werden. Ein weiterer Gesichtpunkt war die Erfassung von Personenschäden bei Fahrern, Beifahrern und dritten Beteiligten. Von Interesse war auch die Anzahl der vom Gericht zur Klärung des Einzelfalls angeforderten medizinischen Sachverständigen aus dem hiesigen Institut. Schließlich sollte die Anzahl der Rechtsmittel festgestellt werden, die gegen Urteile bei Alkoholdelikten eingelegt worden waren.

3. Methodik und Material

Im Jahre 1970 wurden am Institut für Gerichtliche Medizin der Universität Tübingen 2581 Blutproben auf ihren Alkoholgehalt untersucht. Die Befunde sowie die mitgeteilten Fakten wurden verschlüsselt auf Maschinenlochkarten als Datenträger gespeichert. Aus diesem Gesamtmaterial wurden alle Verkehrsdelikte maschinell aussortiert und die von den Polizeidienststellen des Landgerichtbezirks Tübingen eingesandten Blutproben ausgewählt. Es waren dies die Landespolizei-Kommissariate Tübingen, Reutlingen, Münsingen und Calw mit den untergeordneten Polizeiposten. Insgesamt 975 Fälle erfüllten diese Kriterien. Anhand der über die Staatsanwaltschaft Tübingen sowie über die Amtsanwaltschaft Calw ermittelten Aktenzeichen war es möglich, die Originalakten bei den Amtsgerichten des Landgerichtbezirks Tübingen zu finden. Da nicht alle Akten verfügbar waren, standen schließlich 862 Fälle zur Verfügung.

Die für die Problemstellung wesentlichen Daten wurden nun von den Akten auf einen eigens dafür entworfenen Erhebungsbogen übertragen. Dies erfolgte teils in Original- teils in Schlüsselziffern. Der Erhebungsbogen wurde im wesentlichen von RENNER (1972) übernommen. Er wurde jedoch um vier Punkte erweitert (Punkt 30 - 33). Unter Punkt 30 wurde ein einspaltiger Schlüssel angefügt, der die Zeitdifferenz zwischen vorläufigem Entzug der Fahrerlaubnis und Rechtskraft des Urteils und damit die Dauer des Verfahrens festhält.

Punkt 31 enthält zwei neu aufgenommene Spalten, in denen die Gesamtzeit des Fahrerlaubnisentzugs festgehalten wird. In Punkt 32 wurden Fahrverbote vermerkt. In Punkt 33 schließlich wurde der Personenstand aufgenommen, um der Frage nachzugehen, ob geschiedene und ledige Verkehrsteilnehmer häufiger auffallen als verheiratete.

Die Punkte 8, 16, 19 und 20 wurden modifiziert. So wurde unter Punkt 8 - Verhalten - die zusätzliche Schlüsselziffer für die Kombination 'Aussage verweigert, da Rechtsanwalt beauftragt' aufgenommen. Unter Punkt 16 - Fahrzeugart - wurden noch Kleinkrafträder mit Führerscheinklasse 4 und Fahrräder mit Hilfsmotor (Mofas) aufgenommen. Für Punkt 19 wurde ein neuer Schlüssel entwickelt, um die Gutachtertätigkeit, differenziert nach Fragestellung (zum Beispiel Resorptionsfragen, Klärung der Zurechnungsfähigkeit usw.), betrachten zu können. Unter Punkt 20 - Verfahren durch Staatsanwalt eingestellt - wurden die Schlüsselziffern 2, 3, 4 und 5 neu aufgenommen. Hierdurch konnten die Gründe erfaßt werden, weswegen die Verfahren von seiten der Staatsanwaltschaft eingestellt wurden.

Nach Prüfung der Eintragungen auf den Erhebungsbögen wurden die Daten mit dem Kartenlocher IBM 29 auf Maschinenlochkarten übertragen und auf Übereinstimmung geprüft. Die Sortiergänge nach den verschiedenen Fragestellungen erfolgten mit einer Tischsortiermaschine der Firma Maul (Modell SO 801).

4. Ergebnisse

4.1. Allgemeiner Teil

4.1.1. Überblick über den Verfahrensverlauf nach Entnahme der Blutproben

Wie Abbildung 1 zeigt, wurden von 862 Verkehrsteilnehmern, deren Akten vollständig zur Verfügung standen, 758 abgeurteilt. Bei 672 von diesen Abgeurteilten konnte in foro ein alkoholbedingtes Verkehrsdelikt nachgewiesen werden. Bei den übrigen 86 war ein ursächlicher Zusammenhang zwischen Alkoholeinfluß und Verkehrsdelikt nicht mit der notwendigen Sicherheit nachzuweisen.

In 12 Fällen wurde das Gerichtsverfahren nicht abgeschlossen und zwar wurde es siebenmal wegen Geringfügigkeit eingestellt (§ 153 StPO), einmal wurde der Strafbefehl vom Gericht vor Erlaß zurückgenommen, einmal wurde die Eröffnung des Verfahrens abgelehnt (§ 204 StPO), ein weiteres mal wurde das Verfahren vom Gericht eingestellt (§ 205 StPO). Zweimal handelte es sich nicht um Straftatbestände,sondern um Ordnungswidrigkeiten, die durch die zuständige Verwaltungsbehörde weiter abgewickelt wurden.

In 92 Fällen kam es zu keinem Gerichtsverfahren, da 14 mal keine Anzeige erfolgte (Opfer bzw. Zeugen) und 78 mal das Verfahren von der Staatsanwaltschaft eingestellt wurde. Gründe für die Einstellung der Verfahren waren 19 mal zu

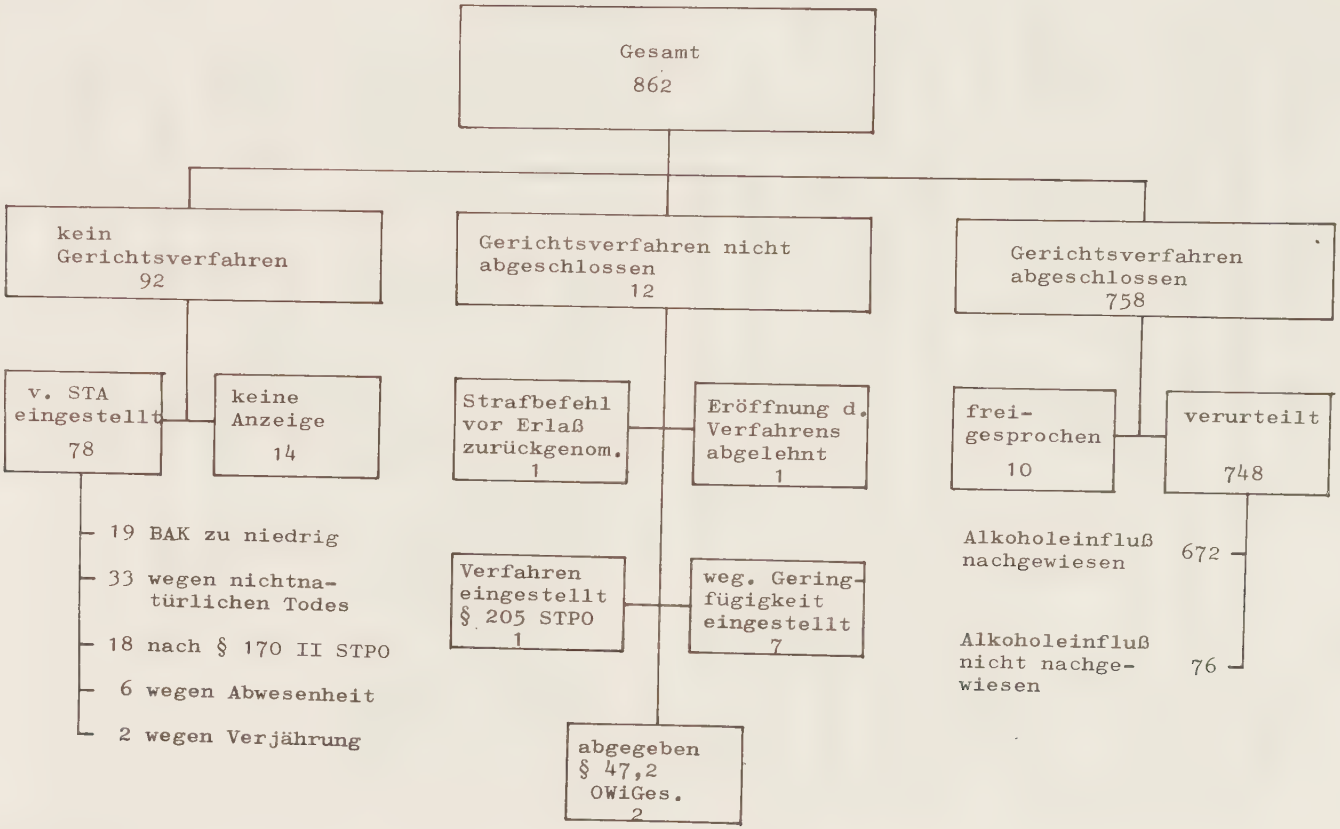

Abbildung 1: Überblick über den Verfahrensverlauf

niedriger Blutalkoholgehalt, 33 mal nichtnatürlicher Tod durch Verkehrsunfall; 18 mal konnte eine Schuld nicht sicher nachgewiesen werden (§ 170 II StPO), 6 mal lag eine andauernde Abwesenheit des Delinquenten vor und in 2 Fällen war die Straftat verjährt.

4.1.2. Gliederung nach Amtsgerichten

Tabelle 1 zeigt die Aufteilung nach Amtsgerichten. Insgesamt wurden 770 Verfahren bei den Amtsgerichten des Landgerichtsbezirks Tübingen verhandelt. Diese Zahl setzt sich zusammen aus 758 abgeschlossenen und 12 nicht abgeschlossenen Gerichtsverfahren. An der Spitze steht Reutlingen mit 210 (27,3 %) Gerichtsverfahren. Die zweite Stelle nimmt Tübingen mit 191 (24,8 %) ein. Es folgen Nagold mit 90 (11,7 %), Calw mit 83 (10,7 %), Urach mit 56 (7,3 %), Münsingen mit 53 (6,9 %), Neuenbürg mit 50 (6,4 %) und Rottenburg mit 37 (4,8 %) Verfahren.

Amtsgericht	Anzahl der Fälle	
	absolut	in %
Reutlingen	210	27,3
Tübingen	191	24,8
Nagold	90	11,7
Calw	83	10,7
Urach	56	7,3
Münsingen	53	6,9
Neuenbürg	50	6,4
Rottenburg	37	4,8
Gesamt	770	99,9

Tabelle 1: Gliederung nach Amtsgerichten

4.1.3. Gliederung nach der Verfahrensart an den einzelnen Amtsgerichten

Tabelle 2 gibt einen Überblick über den relativen Anteil von Strafbefehlen und Verhandlungen bei den einzelnen Amtsgerichten.

Bei 770 Verfahren wurden 315 Strafbefehle (40,9 %) erlassen und 455 Verhandlungen durchgeführt (59,1 %).
In Reutlingen kamen auf 210 Verfahren 109 Strafbefehle (51,9 %) und 101 Verhandlungen (48,1 %). In Tübingen wurden 87 Strafbefehle erlassen (45,5 %) und 104 Verhandlungen durchgeführt (54,5 %). In Nagold waren 26 Strafbefehle (28,9 %) gegenüber 64 Verhandlungen (71,1 %) zu finden. In Calw 13 (15,7 %) gegenüber 70 (84,3 %), in Urach 23 (41,0 %) gegenüber 33 (58,9 %), in Münsingen 21 (39,6 %), gegenüber 32 (60,4 %). Neuenbürg wies 19 Strafbefehle (38,0 %) gegenüber 31 Verhandlungen (62,0 %) auf. In Rottenburg wurden 17 Strafbefehle (45,9 %) erlassen und 20 (54,0 %) Verhandlungen durchgeführt.

Beim Vergleich der Zahlen fällt auf, daß in Reutlingen in über 50 % der Fälle Strafbefehle erlassen worden waren (51,9 %). In Tübingen dagegen war der Anteil der Strafbefehle niedriger (45,5 %); es überwogen hier Verhandlungen (54,5 %). In Calw war der Anteil der Verhandlungen mit 84,3 % gegenüber 15,7 % Strafbefehlen am höchsten.

Amtsgericht	Strafbefehle		Verhandlungen		Gesamt	
	absolut	in %	absolut	in %	absolut	in %
Reutlingen	109	51,9	101	48,1	210	100,0
Tübingen	87	45,5	104	54,5	191	100,0
Nagold	26	28,9	64	71,1	90	100,0
Calw	13	15,7	70	84,3	83	100,0
Urach	23	41,0	33	58,9	56	99,9
Münsingen	21	39,6	32	60,4	53	100,0
Neuenbürg	19	38,0	31	62,0	50	100,0
Rottenburg	17	45,9	20	54,0	37	99,9
Gesamt	315	40,9	455	59,1	770	100,0

Tabelle 2: Verteilung von Verhandlungen und Strafbefehlen an den einzelnen Amtsgerichten

4.1.4. Gliederung nach Art und Anzahl der Delikte

Tabelle 3 zeigt in absoluten und relativen Zahlen Anzahl und Art der Delikte aller rechtskräftig Verurteilten. Unter a) wurden die Delikte mit nachweislicher Alkoholbeeinflussung aufgeführt, insgesamt 672 Fälle (89,8 %). Unter b) finden sich die 76 Delikte (10,2 %), bei denen kein Alkoholeinfluß nachgewiesen werden konnte.

Die Trunkenheit am Steuer (§ 316 StGB) ohne Personenschaden und ohne bedeutenden Sachschaden war mit 272 Fällen (36,3 %) das häufigste Delikt. Kombinationen mit anderen Delikten wie Beleidigung, Fahren ohne Fahrerlaubnis, Gefährdung des Fernmeldebetriebs oder unbefugter Gebrauch eines Kraftfahrzeuges waren nur in 2,5 % der Fälle - absolut 19 Fälle - zu finden.
An zweiter Stelle folgte die fahrlässige Verkehrsgefährdung (§ 315c 1,1) mit 185 Fällen (24,7 %). Die dritte Stelle nahm mit 178 Fällen (23,7 %) die Gruppe der fahrlässigen Verkehrsgefährdung in der Kombination mit Folgedelikten ein, wobei am häufigsten die Kombination fahrlässige Verkehrsgefährdung und fahrlässige Körperverletzung zu finden war. Wie Tabelle 3 zeigt, nimmt das Delikt der fahrlässigen Verkehrsgefährdung zusammen mit den Kombinationen mit 48,4 % knapp die Hälfte aller aufgeführten Verkehrsdelikte ein. Volltrunkenheit kam in 14 Fällen vor (1,4 %). Fahrlässige Tötung wurde 2 mal gefunden (0,3 %).

Verkehrsdelikte ohne Alkoholbeeinflussung waren mit 76 Fäl-

Deliktsart	Anzahl der Einzel-delikte	Anzahl der Deliktsgruppen	
		absolut	in %
a. DELIKTE UNTER ALKOHOLEINFLUSS			
Trunkenheit am Steuer (§ 316 StGB)	272		
Trunkenheit am Steuer und Kombinationen	19		
	291	291	38,9
Fahrlässige Verkehrsgefährdung (fVG) (§ 315c I,1)	185		
fVG und fahrlässige Körperverletzung (KV)	105		
fVG und Unfallflucht	38		
fVG und Fahren ohne Fahrerlaubnis	10		
fVG und andere Kombinationen	25		
	363	363	48,4
Volltrunkenheit (§ 330a StGB)	14		
Fahrlässige Tötung	2		
Sonstige	2		
	18	18	2,5
Zwischensumme	672	672	89,8
b. DELIKTE OHNE ALKOHOLEINFLUSS			
Fahrlässige Körperverletzung	30		
verkehrswidriges Verhalten	9		
fahrlässige Verkehrsgefährdung (fVG)	6		
fVG und fahrlässige KV	6		
Fahrlässige Tötung	6		
Sonstige	19		
	76	76	10,2
Gesamt	748	748	100,0

Tabelle 3: Gliederung nach Art und Anzahl der Delikte aller rechtskräftig Verurteilten (N = 748)

len (10,2 %) vertreten. Darunter war die fahrlässige Körperverletzung mit 30 Fällen am häufigsten, gefolgt von verkehrswidrigem Verhalten mit 9 Fällen. Fahrlässige Verkehrsgefährdung, fahrlässige Verkehrsgefährdung mit Körperverletzung und fahrlässige Tötung waren mit je sechs Fällen vertreten.

4.1.5. Gliederung nach dem Lebensalter

Tabelle 4 zeigt die Gliederung aller Beteiligten (N = 862) nach dem Lebensalter. Es wurden Klassen zu je fünf Jahren gebildet. Die jüngste Person war ein 16-jähriger Schüler. Er fuhr ein Mofa. Die älteste Person war ein 86-jähriger Rentner. Er gefährdete als Fußgänger in angetrunkenem Zustand den Straßenverkehr.

Die dritte Lebensdekade war mit 341 Fällen (39,5 %) am häufigsten vertreten. Es folgte die vierte Dekade mit 271 Fällen (31,4 %). Die fünfte Lebensdekade war mit 97 Fällen (11 %) deutlich geringer besetzt. Die sechste Dekade war noch mit 46 Fällen (5,3 %) vertreten, die siebte mit 32 Fällen (3,7 %). Die übrigen 7 Fälle (0,7 %) gehörten der achten und neunten Lebensdekade an. Die Klasse der 20- bis 24-Jährigen wies mit 20,4 % die größte Einzelhäufigkeit unter allen Fünfjahresklassen auf, dicht gefolgt von der Gruppe der 25- bis 29-Jährigen mit 19,1 %. Die Gruppe der 30- bis 34-Jährigen nahm mit 18,1 % die dritte Stelle ein. Die Gruppe der 35- bis 39-Jährigen war deutlich geringer

Altersklasse	Anzahl der Fälle	
	absolut	in %
bis 14	0	0
15 - 19	68	7,9
20 - 24	176	20,4
25 - 29	165	19,1
30 - 34	156	18,1
35 - 39	115	13,3
40 - 44	64	7,2
45 - 49	33	3,8
50 - 54	24	2,8
55 - 59	22	2,5
60 - 64	25	2,9
65 - 69	7	0,8
70 - 74	1	0,1
75 - 79	2	0,2
80 - 84	3	0,3
85 - 89	1	0,1
Gesamt	862	99,5

Tabelle 4: Gliederung aller Beteiligten nach dem Lebensalter (N = 862)

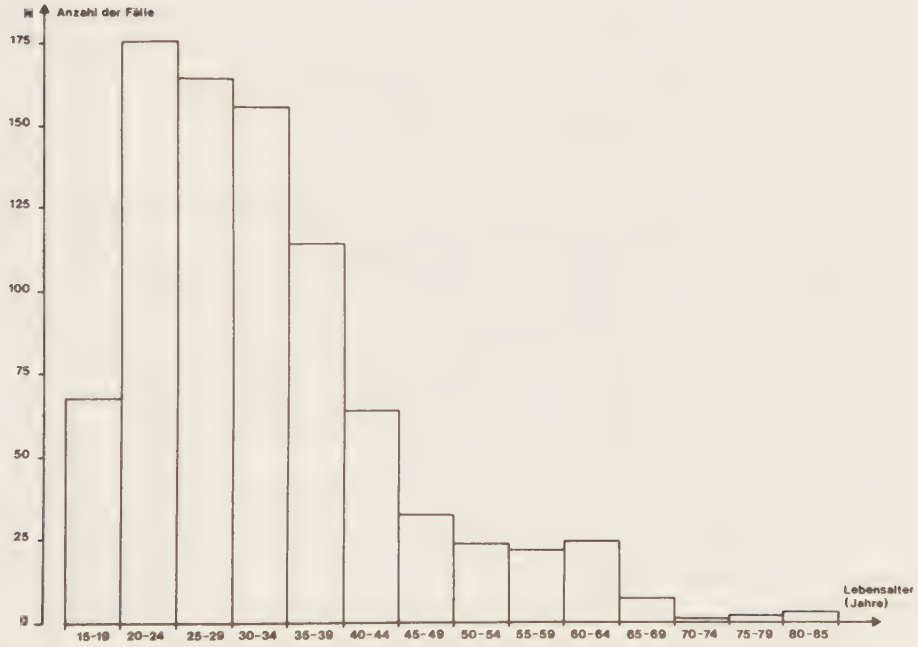

Abbildung 2: Gliederung der Beteiligten nach dem Lebensalter (N = 862)

besetzt. Ab hier zeigt sich ein annähernd exponentieller Abfall der Häufigkeiten. (Abbildung 2).

4.1.6. Gliederung nach der Verkehrsbeteiligung bei allen Beteiligten (N = 862)

Tabelle 5 zeigt die Gliederung der Verkehrsbeteiligung getrennt nach Fällen mit und ohne Unfall. Im Gesamtmaterial fanden sich 745 PKW-Fahrer (86,4 %), 27 Mofa-Fahrer (3,1 %), 24 Kleinkraftradfahrer (2,8 %), 23 Lastkraftwagenfahrer (2,7 %), 14 Fußgänger (1,6 %), 13 Krad- oder Rollerfahrer (1,5 %), 7 Treckerfahrer (0,8 %), 6 Fahrradfahrer (0,7 %), 2 Busfahrer (0,2 %) und ein Fuhrwerklenker (0,1 %).
Wie aus Tabelle 5 weiter hervorgeht, verursachten 643 aller Täter Verkehrsunfälle (74,6 %). PKW-Fahrer waren mit 573 Unfällen (89,1 %) am häufigsten vertreten. Danach folgt die Gruppe der Mofa- und Kleinkrafträderfahrer mit zusammen 24 Unfällen (3,7 %). LKW-Fahrer waren in 17 (2,6 %), Fußgänger in 10 (1,6 %), Krad- und Rollerfahrer in 7 (1,2 %) Fällen an Unfällen beteiligt. Die übrigen 12 Unfälle (1,8 %) wurden von anderen Verkehrsteilnehmern verursacht. Darunter waren Landmaschinenfahrer, Fahrradfahrer, Busfahrer und Fuhrwerklenker.

Verkehrsbeteiligung	ohne Unfall		mit Unfall		Anzahl aller Beteiligten	
	absolut	in %	absolut	in %	absolut	in %
PKW	172	78,5	573	89,1	745	86,4
Mofa	18	8,2	9	1,4	27	3,1
Kleinkraftrad	9	4,1	15	2,3	24	2,8
LKW	6	2,7	17	2,6	23	2,7
Fußgänger	4	1,8	10	1,6	14	1,6
Krad + Roller	6	2,7	7	1,2	13	1,5
Landmaschine	1	0,5	6	0,9	7	0,8
Fahrrad	1	0,5	5	0,8	6	0,7
Bus	1	0,5	1	0,1	2	0,2
Fuhrwerk	1	0,5	-	-	1	0,1
Gesamt	219	99,8	643	100,0	862	99,9

Tabelle 5: Gliederung des Gesamtmaterials nach Art der Verkehrsbeteiligung

4.1.7. Gliederung der Zeitspannen zwischen Vorfall und Blutentnahme

Innerhalb der ersten 2 Stunden wurden 80,7 % aller Blutproben entnommen. Diese 80,7 % gliedern sich in 5,9 % innerhalb der ersten 30 Minuten, 30,6 % zwischen 30 und 60 Minuten, 28,2 % zwischen 60 und 90 Minuten und 16 % zwischen 90 und 120 Minuten. Von Beginn der dritten Stunde bis zum Ablauf der fünften Stunde kamen noch 16,1 % hinzu, so daß nach fünf Stunden 96,8 % aller Blutproben entnommen waren. Nur 28 von 862 Blutproben (3,2 %) wurden in größeren Zeitspannen abgenommen, davon sieben erst nach mehr als zehn Stunden.

Es war naheliegend, die Zeitdifferenzen zwischen Vorfall und Blutentnahme bei Unfallfluchtsdelikten zu untersuchen und mit denen des Gesamtmaterials zu vergleichen (Tabelle 6). Wegen Unfallflucht und Kombinationsdelikten wurden 80 Verkehrsteilnehmer verurteilt und bestraft. Das sind 9,3 % des Gesamtmaterials.
Bei diesem Material waren nach zwei Stunden erst 60 % der Blutproben entnommen gegenüber 80,7 % im Gesamtmaterial. Knapp ein Drittel (31,2 %) wurden zwischen zwei und fünf Stunden durchgeführt. Die restlichen 8,8 % wurden nach fünf Stunden entnommen. Davon 7,5 % zwischen fünf und zehn Stunden und 1,3 % nach 10 Stunden.

Die Mittelwerte der Zeitdifferenzen ergaben aus dem Gesamtmaterial 90,7 Minuten, aus dem Material der Unfallfluchts-

Zeitdifferenz in Minuten	Anzahl der Blutentnahmen			
	bei allen Beteiligten		bei Tätern mit Unfallfluchtdelikten	
	absolut	in %	absolut	in %
0 - 29	51	5,9	-	-
30 - 59	264	30,6	11	13,7
60 - 89	243	28,2	20	25,0
90 - 119	138	16,0	17	21,2
120 - 149	73	8,5	8	10,0
150 - 179	27	3,1	6	7,5
180 - 209	21	2,5	5	6,4
210 - 239	9	1,1	3	3,6
240 - 269	5	0,6	3	3,6
270 - 299	3	0,4	-	-
300 - 600	21	2,4	6	7,5
600 - 900	1	0,1	1	1,3
900 und mehr	6	0,7	-	-
Gesamt	862	100,1	80	99,8

Tabelle 6: Gliederung der Zeitdifferenzen zwischen Vorfall und Blutentnahme bei allen Beteiligten und bei Tätern mit Unfallfluchtsdelikten

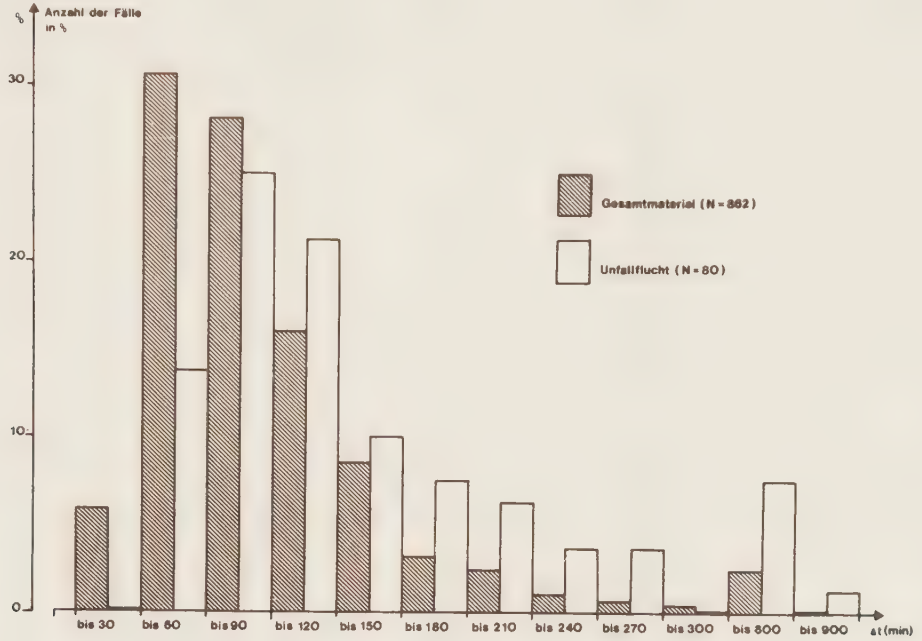

Abbildung 3: Prozentuale Gliederung der Zeitdifferenzen zwischen Vorfall und Blutentnahme.

delikte dagegen 149,4 Minuten. Abbildung 3 zeigt diese Zeitverschiebung.

4.1.8. Gliederung nach der Höhe des Sachschadens bei allen Verkehrsunfällen (N = 643)

Tabelle 7 zeigt die Gliederung der Sachschäden nach der Höhe bei den 643 Verkehrsunfällen. In 54 Fällen (8,4 %) wurde kein Sachschaden verursacht. In 208 Fällen (32,3 %) lag der Schaden unter 500,-- DM, in 381 Fällen (59,2 %) wurde ein erheblicher Sachschaden (über 500,-- DM) verursacht.

4.1.9. Gliederung aller Beteiligten nach dem Personenstand (N = 862)

Tabelle 8 zeigt die Gliederung des Personenstandes der Gesamtbevölkerung Baden-Württembergs bezogen auf das Jahr 1970 in einer Gegenüberstellung zu den Beteiligten an Verkehrsdelikten aus dem Landgerichtsbezirk Tübingen desselben Jahres. Im Statistischen Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland 1972 finden sich für das Jahr 1970 folgende prozentualen Angaben des Personenstandes der Gesamtbevölkerung Baden Württembergs:
ledig = 42,0 %, verheiratet = 49,0 %, verwitwet = 7,5 %, geschieden = 1,5 %.

Größe des Sachschadens	Anzahl der Unfälle	
	absolut	in %
keiner	54	8,4
unerheblich (< 500,-- DM)	208	32,3
bedeutend (> 500,-- DM)	381	59,2
Gesamt	643	99,9

Tabelle 7: Gliederung der Sachschäden bei 643 Verkehrsunfällen

Personenstand	Anzahl der Fälle			
	Gesamtbevölkerung Baden-Württemberg Stand 1970		Landgerichtsbezirk Tübingen Verkehrsdelikte 1970	
	absolut (in tausend)	in %	absolut	in %
ledig	3.733	42,0	369	42,8
verheiratet	4.362	49,0	447	51,9
verwitwet	664	7,5	12	1,4
geschieden	135	1,5	34	3,9
	8.894	100,0	862	100,0

Tabelle 8: Gliederung nach dem Personenstand (Vergleich zwischen der Gesamtbevölkerung Baden-Württembergs 1970 und den Verkehrsdelinquenten des Landgerichtsbezirks Tübingen) (Quelle: Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland 1972)

Vergleicht man diese Zahlen mit denen der Verkehrsdelinquenten aus dem Landgerichtsbezirk Tübingen, so finden sich bei Ledigen und Verheirateten annähernd gleiche Prozentzahlen. Geschiedene sind mit 3,9 % bei Verkehrsdelikten zweieinhalbmal häufiger vertreten gegenüber dem Anteil der Geschiedenen bezogen auf die Gesamtbevölkerung (1,5 %). Verwitwete sind bei Verkehrsdelikten mit 1,4 % gegenüber 7,5 % bei der Gesamtbevölkerung weit unterrepräsentiert.

4.1.10. Anteil der Frauen

Im Gesamtmaterial (N = 862) waren lediglich 13 Frauen (1,5 %) zu finden. Bei sieben Frauen erfolgte eine Verurteilung wegen nachweislicher Alkoholbeeinflussung. Dies sind rund 1,0 % der wegen eines Trunkenheitsdeliktes verurteilten Täter (N = 672).

Zwei wurden verurteilt, ohne daß eine Alkoholbeeinflussung nachgewiesen werden konnte. Ein Verfahren wurde vom Gericht wegen Geringfügigkeit eingestellt (§§ 153, 154 StPO). Es handelte sich um eine 37-jährige, ledige Sekretärin, die auf einen parkenden Wagen aufgefahren war. Die Blutprobe war alkoholfrei. Die Fahrerin stand jedoch unter starker Medikamenteneinwirkung (Valium). Sie gab freiwillig ihren Führerschein ab und verzichtete auf eine Wiedererteilung der Fahrerlaubnis.

In drei Fällen erfolgte keine Anzeige, da es sich um Opfer

bei Verkehrsunfällen handelte. Und zwar wurde eine Fußgängerin von hinten angefahren und getötet. Eine Beifahrerin kam bei einem Verkehrsunfall zusammen mit ihrem Mann ums Leben. Eine 73-jährige Frau wurde beim Überqueren der Straße von einem Auto angefahren und verletzt. In diesen drei Fällen war die Blutprobe ebenfalls alkoholfrei.

Der Mittelwert der BAK_T bei den sieben wegen Alkoholeinflusses verurteilten Frauen betrug 1,84 o/oo.
Der niedrigste Wert lag bei 1,70 o/oo; der höchste Wert bei 2,06 o/oo.

4.2. Spezieller Teil

Alle folgenden Untersuchungen beziehen sich auf die 672 Verkehrsteilnehmer, die wegen eines unter Alkoholeinfluß begangenen Verkehrsdelikts verurteilt und bestraft wurden. Alle anderen Fälle, bei denen kein Gerichtsverfahren eingeleitet wurde (92) oder das Verfahren nicht zum Abschluß kam (12), wurden nicht berücksichtigt. Ebenso blieben alle Personen außer Betracht, die entweder freigesprochen wurden (10) oder bei denen nach Auffassung des Gerichts kein kausaler Zusammenhang zwischen möglicher Alkoholbeeinflussung und Delikt bestand (76).

4.2.1. Verteilung der Vorfälle nach Wochentagen und Tagesstunden

Tabelle 9 zeigt die Gliederung des untersuchten Materials nach Wochentagen und Tagesstunden. Drei Stunden wurden jeweils zu Triaden zusammengefaßt.
Es läßt sich deutlich eine Zunahme der Häufigkeiten von Donnerstag (13,4 %) über Freitag (14,3 %) und Samstag (20,5 %) zum Sonntag hin (26,9 %) ablesen, wobei hier die größte Einzelhäufigkeit vorlag. Montag, Dienstag und Mittwoch zeigen mit 8,9 %, 8,0 % und 7,9 % der Fälle einen fast gleich niedrigen Anteil. Betrachtet man die Gesamthäufigkeiten in der letzten Spalte von Tabelle 9 nach der Verteilung auf die Ta-

Uhrzeit	Montag		Dienstag		Mittwoch		Donnerstag		Freitag		Samstag		Sonn-u. Feiertag		Gesamt	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%
00.00-02.59	18	30,0	14	25,9	13	24,5	15	16,7	16	16,6	35	25,4	51	28,2	162	24,1
03.00-05.59	4	6,7	2	3,7	0	0,0	1	1,1	5	5,2	16	11,6	20	11,0	48	7,1
06.00-08.59	0	0,0	2	3,7	0	0,0	0	0,0	0	0,0	2	1,4	2	1,1	6	0,9
09.00-11.59	0	0,0	0	0,0	1	1,9	0	0,0	3	3,1	3	2,2	1	0,5	8	1,2
12.00-14.59	1	1,7	2	3,7	2	3,8	6	6,7	0	0,0	7	5,1	8	4,4	26	3,9
15.00-17.59	7	11,6	6	11,1	10	18,9	15	16,7	12	12,5	15	10,8	19	10,5	84	12,5
18.00-20.59	16	26,6	11	20,4	11	20,7	18	20,0	26	27,1	31	22,5	43	23,7	156	23,2
21.00-23.59	14	23,3	17	31,5	16	30,1	35	38,8	34	35,4	29	21,0	37	20,4	182	27,1
Gesamt	60	99,9	54	100,0	53	99,9	90	100,0	96	99,9	138	100,0	181	99,8	672	100,0

Tabelle 9: Gliederung aller wegen Alkoholbeeinflussung Verurteilten nach Wochentag und Tagesstunde des Delikts (N = 672)

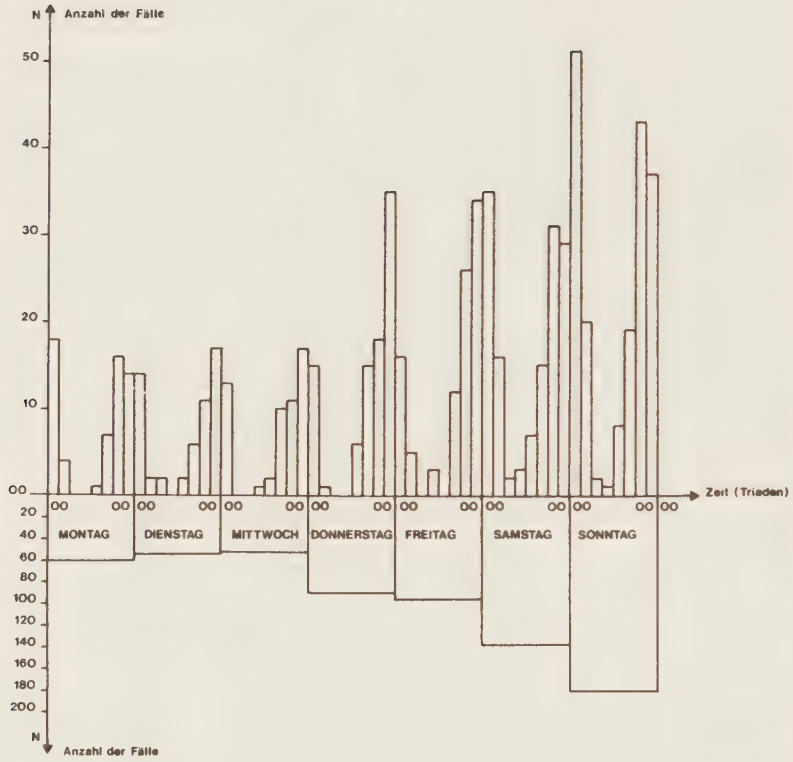

Abbildung 4: Gliederung nach Wochentagen und Tagesstunden

gesstunden, so finden sich zwischen 6.00 Uhr und 11.59 Uhr ganz wenige Vorfälle (2,1 %). In der Triade zwischen 12.00 und 14.59 Uhr zeigt sich ein leichter Anstieg (3,9 %), der zwischen 15.00 und 17.59 Uhr deutlicher wird (12,5 %). Zwischen 18.00 und 20.59 Uhr beträgt der Anteil schon 23,2 %. In der Triade zwischen 21.00 und 23.59 Uhr ist das Maximum mit 27,1 % der Fälle erreicht. Von 0.00 bis 2.59 Uhr nimmt die relative Häufigkeit mit 24,1 % der Fälle wieder leicht ab. Zwischen 3.00 und 5.59 Uhr morgens finden sich schließlich noch 7,1 % der Fälle.

Abbildung 4 zeigt die Gliederung nach Wochentagen und Tagesstunden. Vergleicht man die Einzelhäufigkeiten der verschiedenen Tage miteinander, so fällt auf, daß am Samstag, Sonntag und Montag die größte Einzelhäufigkeit in der ersten Triade nach 0.00 Uhr zu finden ist. An allen anderen Tagen finden sich die meisten Vorfälle in der Triade unmittelbar vor 0.00 Uhr.

4.2.2. Verteilung der Blutalkoholkonzentrationen zum Zeitpunkt der Tat (BAK_T)

Die Blutalkoholkonzentration zur Tatzeit (BAK_T) wurde folgendermaßen ermittelt:

Von den Analysenwerten wurde grundsätzlich die niedrigste BAK zugrunde gelegt, bei Doppelblutentnahmen galt dies für die erste Blutentnahme. Lag das Trink-Ende 90 Minuten oder länger vor dem Vorfall, erfolgte die Rückrechnung ausgehend

von der so ermittelten BAK mit 0,15 o/oo pro Stunde der verstrichenen Zeit nach dem Vorfall. Lag das Trink-Ende zwischen 30 und 90 Minuten vor dem Vorfall, wurde gestaffelt zurückgerechnet, d.h. für die erste Stunde nach dem Vorfall 0,10 o/oo, für die zweite Stunde 0,12 o/oo und für jede weitere Stunde 0,15 o/oo. Eine individuelle Rückrechnung erfolgte in den Fällen, bei denen das Trinkende unter 30 Minuten vor dem Vorfall lag. Hier mußten die unterschiedlichen Resorptionszeiten der Getränkearten berücksichtigt werden. Bei Angabe von Nachtrunk wurde die BAK_T auf folgende Weise ermittelt: Mit Hilfe der WIDMARKschen Formel ergab sich die durch den Nachtrunk erzeugte BAK:

$$C_o = \frac{A}{p \cdot r}$$

wobei A die durch den Nachtrunk aufgenommene Alkoholmenge in Gramm, p das Körpergewicht in kg und r den Verteilungskoeffizienten darstellt, der mit 0,7 angenommen wurde. C_o ist dann die errechnete Blutalkoholkonzentration in Promille, wenn eine sofortige Verteilung im Körper erfolgte. Dieser Wert wurde von der rückgerechneten BAK abgezogen. Tabelle 10 zeigt die Gliederung nach der Höhe der Blutalkoholkonzentration in Klassen zu 0,1 o/oo zum Zeitpunkt der Tat (BAK_T) bei allen wegen eines Verkehrsdeliktes unter Alkoholeinflusses verurteilten Verkehrsteilnehmer (N = 672). Der Mittelwert der BAK_T betrug 1,96 o/oo. Am häufigsten waren die BAK_T-Bereiche 2,00 bis 2,09 o/oo (7,7 %), 2,10 bis 2,19 o/oo (7,3 %), 1,70 bis 1,79 o/oo (7,0 %) sowie 1,90

BAK_T in %	Anzahl der Fälle		BAK_T in %	Anzahl der Fälle	
	absolut	in %		absolut	in %
0,60 - 0,69	2	0,2	Übertrag	456	67,4
0,70 - 0,79	5	0,7	2,20 - 2,29	45	6,7
0,80 - 0,89	6	0,9	2,30 - 2,39	42	6,2
0,90 - 0,99	8	1,2	2,40 - 2,49	26	3,8
1,00 - 1,09	10	1,4	2,50 - 2,59	25	3,7
1,10 - 1,19	19	2,8	2,60 - 2,69	15	2,2
1,20 - 1,29	20	2,9	2,70 - 2,79	19	2,8
1,30 - 1,39	39	5,8	2,80 - 2,89	14	2,1
1,40 - 1,49	25	3,7	2,90 - 2,99	16	2,3
1,50 - 1,59	46	6,8	3,00 - 3,09	2	0,3
1,60 - 1,69	39	5,8	3,10 - 3,19	4	0,6
1,70 - 1,79	47	7,0	3,20 - 3,29	4	0,6
1,80 - 1,89	44	6,5	3,30 - 3,39	3	0,5
1,90 - 1,99	45	6,7	3,40 - 3,49	0	0
2,00 - 2,09	52	7,7	3,50 - 3,59	0	0
2,10 - 2,19	49	7,3	3,60 - 3,69	1	0,1
Übertrag	456	67,4	Gesamt	672	99,3

Tabelle 10: Gliederung nach BAK_T der wegen Alkoholbeeinflussung Verurteilten

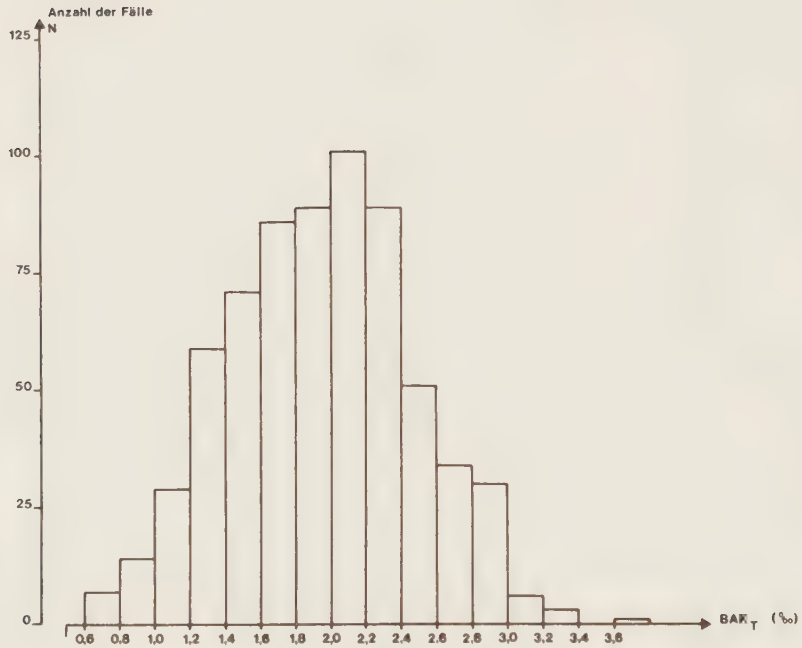

Abbildung 5: Gliederung nach der Höhe der BAK_T in Klassen zu 0,2 o/oo (N = 672).

bis 1,99 o/oo und 2,20 bis 2,29 o/oo mit je 6,7 % zu finden. Die niedrigsten festgestellten Werte lagen zwischen 0,60 und 0,69 o/oo (2 Fälle). Die höchste BAK_T betrug 3,65 o/oo. Abbildung 5 zeigt die Verteilung der Häufigkeiten.

Unter den 672 Fällen fanden sich 14 Fälle (2,1 %) mit einer BAK_T von über 3,00 o/oo. Darunter waren neun PKW-Fahrer, zwei LKW-Fahrer, ein Trecker-, ein Fahrrad- und ein Mopedfahrer. Sechs davon waren zum ersten Mal aufgefallen, acht waren Rückfalltäter. Nur vier der 14 Verkehrsteilnehmer wurden wegen Volltrunkenheit (§ 330a StGB) verurteilt, sechs wegen folgenloser Trunkenheitsfahrt (§ 316 StGB); zwei wegen fahrlässiger Verkehrsgefährdung in der Kombination mit Unfallflucht und Fahren ohne Führerschein und schließlich zwei wegen Trunkenheit am Steuer und Fahren ohne Führerschein. Es fiel auf, daß nur in einem Fall Personen verletzt wurden. In acht Fällen wurden nur geringfügige Sachschäden angegeben. Bei den übrigen fünf Fällen gab es weder Personen- noch Sachschäden. Weiter war auffallend, daß von den 14 Beteiligten mit einer BAK_T über 3,00 o/oo sieben nicht im Besitz eines Führerscheins waren; fünf hatten noch keine Fahrerlaubnis erworben, bei zweien bestand noch eine Führerscheinsperre wegen eines vorhergehenden Verkehrsdeliktes unter Alkoholeinfluß.

4.2.3. Vergleich der BAK_T zwischen Ersttätern und Rückfalltätern

Rückfalltäter sind nach dieser Definition Personen, die schon einmal oder häufiger wegen eines alkoholbedingten Verkehrsdelikts verurteilt wurden. Ersttäter haben noch keine diesbezügliche Vorstrafe, d.h. sie wurden zum ersten Mal wegen eines Verkehrsdeliktes unter Alkoholeinfluß verurteilt. Wie Tabelle 11 zeigt, hatten von den 671 Verurteilten - in einem Fall war keine Angabe der Rückfälle zu finden - 523 (77,9 %) noch keine Vorstrafe wegen eines Alkoholdeliktes. Bei 71 Tätern (10,6 %) war das vorliegende Delikt bereits die zweite einschlägige Straftat. 77 (11,5 %) wiesen zwei oder mehr Rückfälle auf. Die Mittelwerte der BAK_T ergaben für Ersttäter 1,89 o/oo, für Rückfalltäter mit einem Rückfall 2,19 o/oo und für Rückfalltäter mit zwei oder mehr Rückfällen 2,18 o/oo.

Daraus ergibt sich, daß der Mittelwert der BAK_T von Rückfalltätern mit einem Rückfall um 0,3 o/oo höher liegt als bei Ersttätern. Rückfalltäter mit zwei oder mehr Rückfällen weisen annähernd den gleichen Mittelwert auf wie Rückfalltäter mit einem Rückfall.

Abbildung 6 zeigt die Relation der Häufigkeiten zwischen Ersttätern (durchgezogene Linie) und Rückfalltätern mit einem Rückfall (gestrichelte Linie). Die Verschiebung der Mittelwerte ist deutlich zu erkennen.

BAK_T	Ersttäter	ein Rückfall	zwei und mehr Rückfälle
0,60 - 0,69	2	-	-
0,70 - 0,79	5	-	-
0,80 - 0,89	5	-	1
0,90 - 0,99	7	-	1
1,00 - 1,09	10	-	-
1,10 - 1,19	18	1	-
1,20 - 1,29	19	-	1
1,30 - 1,39	32	1	6
1,40 - 1,49	21	-	4
1,50 - 1,59	39	4	3
1,60 - 1,69	34	2	3
1,70 - 1,79	38	6	3
1,80 - 1,89	41	1	2
1,90 - 1,99	39	3	3
2,00 - 2,09	35	11	6
2,10 - 2,19	38	5	6
2,20 - 2,29	29	12	4
2,30 - 2,39	32	5	5
2,40 - 2,49	19	3	4
2,50 - 2,59	10	7	8
2,60 - 2,69	12	1	2
2,70 - 2,79	12	3	4
2,80 - 2,89	8	2	3
2,90 - 2,99	11	2	3
3,00 - 3,09	1	-	1
3,10 - 3,19	1	2	1
3,20 - 3,29	3	-	1
3,30 - 3,39	2	-	1
3,65	-	-	1
Gesamt	523	71	77 +)

Tabelle 11: Gliederung nach BAK_T bei Erst- und Rückfalltätern. (N = 671)

+) 1 Fall ohne Angabe der Rückfälle

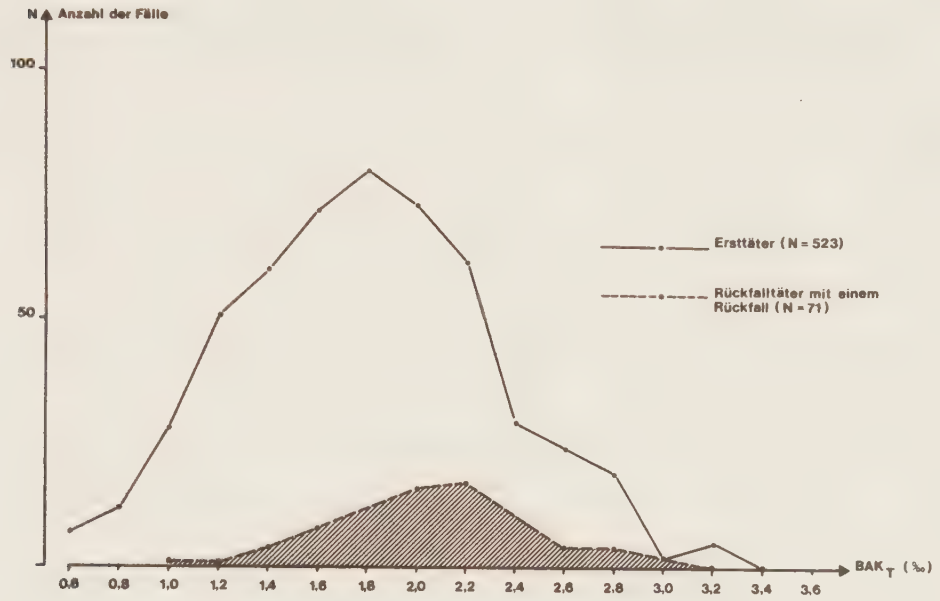

Abbildung 6: Zahlenmäßige Verteilung der BAK_T bei Ersttätern im Vergleich zu Rückfalltätern mit einem Rückfall.

4.2.4. Vergleich der BAK_T zwischen unverletzten, verletzten und getöteten unter Alkoholeinfluß stehenden Fahrzeuglenkern (N = 694)

Hier kamen zu den 672 wegen Alkoholeinfluß Verurteilten noch 22 getötete Fahrer hinzu, deren Verfahren durch die Staatsanwaltschaft eingestellt worden war und bei denen Blutalkoholkonzentrationen von 0,3 o/oo und mehr nachgewiesen werden konnten.

Bei insgesamt 694 Vorfällen, die auf Alkoholeinwirkungen zurückzuführen waren, blieben 515 Fahrer (74,2 %) unverletzt, 157 Fahrzeuglenker (22,6 %) wurden verletzt und 22 (3,2 %) getötet. Die Mittelwerte der BAK_T errechneten sich bei den unverletzten Fahrern zu 1,90 o/oo, bei den Verletzten zu 1,88 o/oo. Bei den Getöteten ergab sich eine BAK_T von 1,66 o/oo. Die Gliederung zeigt Tabelle 12.

4.2.5. Vergleich der BAK_T zwischen Fahrern, die unter Alkoholeinfluß einen Unfall verursachten, und solchen, die unfallfrei blieben (N = 694)

In Tabelle 13 wurden wieder die 672 wegen nachgewiesenen Alkoholeinflusses Verurteilten zusammen mit den 22 Getöteten, die unter Alkoholeinwirkung standen, aufgeführt - insgesamt 694 Vorfälle. Unter diesen 694 Vorfällen fanden sich 496 Verkehrsunfälle (71,5 %) und 198 Verkehrsdelikte ohne Unfall (28,5 %). Die Mittelwerte der BAK_T betrugen bei den Un-

BAK_T in %	Anzahl der Fälle			BAK_T in %	Anzahl der Fälle		
	unverletzt	verletzt	getötet		unverletzt	verletzt	getötet
0,30-0,39	-	-	2	Übertrag	264	101	16
0,40-0,49	-	-	1	2,10-2,19	38	11	2
0,50-0,59	-	-	-	2,20-2,29	31	14	1
0,60-0,69	2	-	-	2,30-2,39	35	7	-
0,70-0,79	3	2	-	2,40-2,49	17	9	-
0,80-0,89	4	2	-	2,50-2,59	22	3	-
0,90-0,99	3	5	1	2,60-2,69	10	5	1
1,00-1,09	8	2	-	2,70-2,79	18	1	-
1,10-1,19	12	7	2	2,80-2,89	12	2	-
1,20-1,29	18	2	2	2,90-2,99	13	3	-
1,30-1,39	31	8	-	3,00-3,09	2	-	-
1,40-1,49	20	5	1	3,10-3,19	3	1	-
1,50-1,59	31	15	-	3,20-3,29	4	-	-
1,60-1,69	29	10	3	3,30-3,39	3	-	2
1,70-1,79	36	11	2	3,40-3,49	-	-	-
1,80-1,89	32	12	-	3,50-3,59	-	-	-
1,90-1,99	35	10	2	3,60-3,69	1	-	-
2,00-2,09	42	10	-				
Übertrag	264	101	16	Gesamt	515	157	22

Tabelle 12: Gliederung der BAK_T bei unverletzten, verletzten und getöteten Fahrzeuglenkern (N = 694)

BAK_T in %	Anzahl der Fälle		BAK_T in %	Anzahl der Fälle	
	ohne Unfall	mit Unfall		ohne Unfall	mit Unfall
0,30-0,39	-	2	Übertrag	113	310
0,40-0,49	-	1	2,10-2,19	16	35
0,50-0,59	-	-	2,20-2,29	15	31
0,60-0,69	-	2	2,30-2,39	14	28
0,70-0,79	-	5	2,40-2,49	6	20
0,80-0,89	3	3	2,50-2,59	7	18
0,90-0,99	2	7	2,60-2,69	5	11
1,00-1,09	2	8	2,70-2,79	8	11
1,10-1,19	1	20	2,80-2,89	3	11
1,20-1,29	3	19	2,90-2,99	7	9
1,30-1,39	11	28	3,00-3,09	1	1
1,40-1,49	7	19	3,10-3,19	1	3
1,50-1,59	10	36	3,20-3,29	1	3
1,60-1,69	14	28	3,30-3,39	1	4
1,70-1,79	12	37	3,40-3,49	-	-
1,80-1,89	14	30	3,50-3,59	-	-
1,90-1,99	14	33	3,60-3,69	-	1
2,00-2,09	20	32			
Übertrag	113	310	Gesamt	198	496

Tabelle 13: Gliederung der BAK_T bei den unter Alkoholeinfluß stehenden Fahrern mit und ohne Unfall

fallverursachern 1,86 o/oo und bei den Fahrern ohne Unfall 2,03 o/oo.

4.2.6. Anzahl der Verletzten und Getöteten

Tabelle 14 zeigt die bei 496 Verkehrsunfällen verursachten Personenschäden, aufgeschlüsselt nach Verursachern, Mitfahrern und Dritten. Die Unfallverursacher werden in 3 Kollektive eingeteilt, nämlich in Unverletzte, Verletzte und Getötete. In der Waagrechten wurden jedem Kollektiv die Fremdpersonenschäden, getrennt nach Beifahrern und Dritten, zugeordnet.

Bei den 496 Verkehrsunfällen wurde der Verursacher 157 mal (31,6 %) verletzt und in 22 Fällen (4,4 %) getötet. Bei 317 Unfällen (63,9 %) blieb er unverletzt. Der Fremdpersonenschaden beläuft sich auf 229 Verletzte und 9 Tote.
Die 229 Verletzten gliedern sich in 110 Beifahrer und 119 Dritte. Von den 9 Toten waren 4 Beifahrer und 5 Dritte.
Die in Abbildung 7 dargestellten Kreisdiagramme zeigen die prozentualen Anteile der Fremdpersonenschäden, getrennt nach Beifahrern und Dritten, bezogen auf die Anzahl der Unfallverursacher (= 100 %). Der obere Kreis zeigt den Anteil des Fremdpersonenschadens bei unverletzten Unfallverursachern. Bei 317 Fällen (= 100 %) fanden sich 14,2 % verletzte Beifahrer und 19,9 % verletzte Dritte. Tote gab es keine.

Unfall-verursacher	Anzahl der Fälle	Beifahrer		Dritte	
		verletzt	tot	verletzt	tot
unverletzt	317	45	0	63	0
verletzt	157	60	2	53	3
tot	22	5	2	3	2
Gesamt	496	110	4	119	5

Tabelle 14: Gliederung der Personenschäden bei 496 Verkehrsunfällen getrennt nach unverletzten, verletzten und getöteten Verursachern

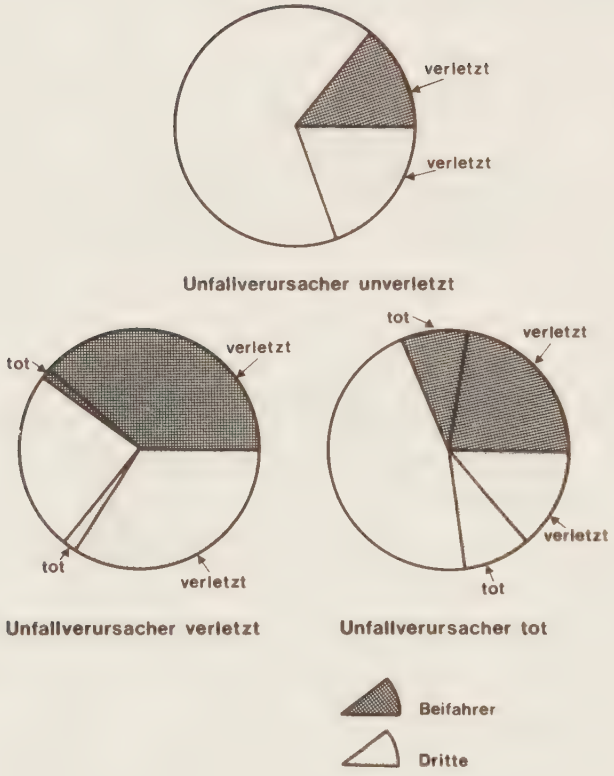

Abbildung 7: Anteil der Fremdpersonenschäden bei unverletzten, verletzten und getöteten Unvallverursachern.

Der Kreis links unten zeigt die Verhältnisse bei verletzten Unfallverursachern. Man erkennt deutlich eine relative Zunahme der verletzten Beifahrer (38,2 %) und der verletzten Dritten (33,7 %), außerdem finden sich 1,3 % getötete Beifahrer und 1,9 % getötete Dritte.
Der Kreis rechts unten zeigt den angerichteten Fremdpersonenschaden bei getöteten Unfallverursachern.
Der Anteil der Verletzten nimmt zwar wieder ab (22,7 % Beifahrer, 13,6 % Dritte), der relative Anteil der Getöteten steigt dafür deutlich an (9,1 % Beifahrer, 9,1 % Dritte).

4.2.7. Einstellung der wegen eines Trunkenheitsdeliktes verurteilten Verkehrsteilnehmer zu ihrem Fehlverhalten

Bei der Frage nach der Einstellung der 672 Täter zu ihrem Fehlverhalten, soweit aus ihren Angaben der Polizei gegenüber ersichtlich, kommt man zu folgenden Ergebnissen (Tabelle 15): 406 Täter (60,4 %) waren aussagebereit, 200 Täter (29,7 %) verweigerten jegliche Aussage. In 66 Fällen (9,8 %) waren keine Angaben in den Akten zu finden.
9,5 % aller Täter gaben die Alkoholwirkung als Ursache für ihr Fehlverhalten an, 11,2 % gaben sich zwar die Schuld, bestritten aber eine alkoholbedingte Fahruntüchtigkeit. 33,9 % hielten sich nicht für schuldig. 13,5 % verweigerten jegliche Angaben, 16,2 % verweigerten die Angaben, weil sie

Einstellung zur Straftat	Zahl der Angaben	
	absolut	in %
aussagebereit		
Fehlverhalten eingestanden (alkoholbedingt)	64	9,5
Fehlverhalten eingestanden (nicht alkoholbedingt)	75	11,2
Fehlverhalten nicht eingestanden	228	33,9
keine Erinnerung	39	5,8
nicht aussagebereit		
Angaben verweigert, da ein Rechtsanwalt zugezogen wurde	109	16,2
Angaben grundsätzlich verweigert	91	13,5
keine Angaben in den Akten	66	9,8
Gesamt	672	99,9

Tabelle 15: Einstellung der wegen eines Trunkenheitsdelikts Verurteilten zu ihrem Fehlverhalten (Angaben im Polizeiprotokoll)

die Möglichkeit, einen Rechtsanwalt zu befragen, nützen wollten. 5,8 % gaben an, keine Erinnerung an den Vorfall gehabt zu haben. In 9,8 % der Fälle waren keine Angaben in den Protokollen zu finden.

4.2.8. Verteilung der Strafarten bei allen wegen eines Verkehrsdeliktes Verurteilten

Von den 672 wegen alkoholbedingten Verkehrsdelikten Verurteilten erhielten 83,6 % Geldstrafen, 11,6 % Freiheitsstrafen zur Bewährung und 3,1 % Freiheitsstrafen ohne Bewährung. Gemäß dem JGG wurden in 1,2 % der Fälle Zuchtmittel angewandt, in 3 Fällen (0,4 %) eine Jugendstrafe verhängt.

Bei den 76 verurteilten Verkehrsdelinquenten, denen in foro kein Alkoholeinfluß nachgewiesen werden konnte, fanden sich in 82,9 % der Fälle Geldstrafen, Freiheitsstrafen zur Bewährung wurden mit 6,6 % seltener angetroffen. Eine Freiheitsstrafe ohne Bewährung wurde nicht verhängt. Dagegen waren hier Geldbußen zusammen mit einem Fahrverbot als Nebenstrafe in 10,5 % der Fälle zu finden (Tabelle 16).

Strafart	unter Alkoholeinfluß		ohne Alkoholeinfluß		Gesamt	
	absolut	in %	absolut	in %	absolut	in %
Geldstrafe	562	83,6	63	82,9	625	83,5
Freiheitsstrafe zur Bewährung	78	11,6	5	6,6	83	11,1
Freiheitsstrafe	21	3,1	0	0,0	21	2,8
Geldbuße und Fahrverbot	0	0,0	8	10,5	8	1,1
Zuchtmittel	8	1,2	0	0,0	8	1,1
Jugendstrafe	3	0,4	0	0,0	3	0,4
Gesamt	672	99,9	76	100,0	748	100,0

Tabelle 16: Gliederung der Strafarten bei allen Verurteilten, getrennt nach alkoholbedingten und nicht alkoholbedingten Verkehrsdelikten

4.2.9. Gliederung der Strafarten nach Einfach-, Mehrfach- und Rückfalltätern

Unter Einfachtätern sind Personen zu verstehen, die keinerlei Vorstrafen aufweisen und zum erstenmal ein Verkehrsdelikt unter Alkoholeinfluß begangen hatten. Demgegenüber waren Mehrfachtäter zwar auch zum erstenmal wegen eines Verkehrsdeliktes unter Alkoholeinfluß aufgefallen, wiesen aber schon wegen anderer Verkehrsdelikte Vorstrafen auf. Rückfalltäter waren wegen ein oder mehreren unter Alkoholeinfluß begangenen Verkehrsdelikten bereits vorbestraft.

Tabelle 17 zeigt die Verhältnisse bei 671 Fällen. In einem Fall fehlten die Angaben über Vorstrafen.
Geldstrafen fanden sich am häufigsten bei Einfachtätern (93,9 %). Freiheitsstrafen zur Bewährung kamen in dieser Gruppe ganz selten vor (4,1 %). Eine Freiheitsstrafe ohne Bewährung wurde nicht verhängt. Bei Rückfalltätern hingegen waren 54,1 % Geldstrafen, 34,1 % Freiheitsstrafen zur Bewährung und 11,1 % Freiheitsstrafen ohne Bewährung zu finden. Man erkennt eine Abnahme der relativen Anzahl der verhängten Geldstrafen von Einfachtätern (93,9 %) über Mehrfachtäter (88,5 %) zu Rückfalltätern (54,1 %). Freiheitsstrafen zur Bewährung nehmen dagegen zahlenmäßig von den Einfachtätern (4,1 %) über Mehrfachtäter (7,8 %) nach den Rückfalltätern hin (34,1 %) zu. Auch bei Freiheitsstrafen ohne Bewährung ist ein Anstieg von 0 über 2,7 auf 11,1 % festzustellen. Zuchtmittel gemäß JGG waren nur bei Einfach-

Strafart	Einfachtäter		Mehrfachtäter		Rückfalltäter		Gesamt	
	absolut	in %	absolut	in %	absolut	in %	absolut	in %
Geldstrafe	378	93,9	103	88,5	80	54,1	561	83,6
Freiheitsstrafe zur Bewährung	16	4,1	11	7,8	51	34,1	78	11,6
Freiheitsstrafe ohne Bewährung	0	0,0	5	2,7	16	11,1	21	3,1
Geldbuße und Fahrverbot	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Zuchtmittel	8	1,7	0	0,0	0	0,0	8	1,2
Jugendstrafe	1	0,3	1	0,9	1	0,7	3	0,4
Gesamt	403	100,0	120	99,9	148	100,0	671[+)]	99,9

Tabelle 17: Vergleich der Strafarten zwischen Einfach-, Mehrfach- und Rückfalltätern (N = 671)

+) 1 Fall ohne Angabe der Rückfälle

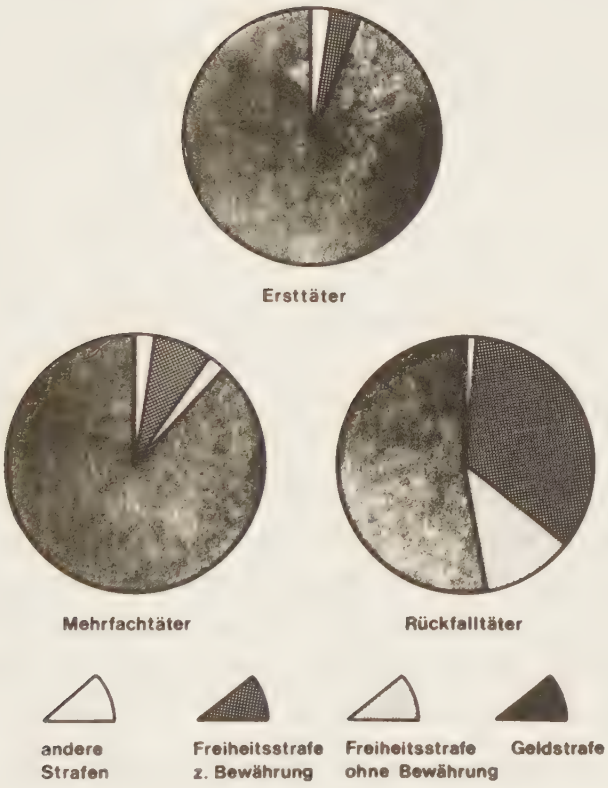

Abbildung 8: Strafarten bei Erst-, Mehrfach und Rückfalltätern.

tätern zu finden und zwar in 1,7 % der Fälle. Jugendstrafen wurden je in einem Fall bei Einfach-, Mehrfach- sowie Rückfalltätern verhängt.
Abbildung 8 zeigt den Anteil der verschiedenen Strafarten im Kreisdiagramm bei Ersttätern, Mehrfachtätern und Rückfalltätern.

4.2.10. Entzug der Fahrerlaubnis

Bei den 672 wegen eines alkoholbedingten Verkehrsdeliktes verurteilten Fahrern wurde in 661 Fällen die Fahrerlaubnis entzogen bzw. eine Führerscheinsperre nach § 42 m,n StGB a.F. ausgesprochen. In 11 Fällen wurde die Fahrerlaubnis nicht entzogen, sondern ein Fahrverbot als Nebenstrafe verhängt. Tabelle 18 zeigt die Gliederung nach der Dauer des Fahrerlaubnisentzuges ohne Berücksichtigung der Dauer des vorläufigen Entzugs (§ 111 StPO).
Bis zu sechs Monaten wurde die Fahrerlaubnis in 41,2 % der Fälle entzogen, von sieben bis zwölf Monate waren es 45,1 %, von 13 bis 24 Monate 10,4 % und über 24 Monate noch 3,1 % der Fälle, darunter ein Fall auf Lebenszeit.

Entzug der Fahrerlaubnis in Monaten	Anzahl der Fälle	
	absolut	in %
1	0	0,0
2	11	1,7
3	40	6,0
4	42	6,4
5	49	7,4
6	130	19,7
7	64	9,7
8	82	12,4
9	34	5,1
10	38	5,7
11	4	0,6
12	77	11,6
13 - 18	37	5,6
19 - 24	32	4,8
25 - 36	13	1,9
37 und mehr	8	1,2
Gesamt	661+)	99,8

Tabelle 18: Gliederung nach der Dauer des Fahrerlaubnisentzugs bei allen wegen eines alkoholbedingten Verkehrsdelikts Verurteilten.

+) 11 Fahrverbote wurden nicht mit aufgeführt.

4.2.11. Gliederung der Dauer des Fahrerlaubnisentzugs getrennt nach Ersttätern und Rückfalltätern

Hier wurden definitionsgemäß Ersttäter Rückfalltätern gegenübergestellt, die schon einmal oder häufiger wegen eines alkoholbedingten Verkehrsdelikts verurteilt worden waren.

Aus Tabelle 19 geht die Verschiebung der größten Einzelhäufigkeiten von 6 Monaten bei Ersttätern über 12 Monate bei Rückfalltätern mit einem Rückfall bis 24 Monate bei Rückfalltätern mit zwei und mehr Rückfällen hervor. Im Mittel dauerte der Fahrerlaubnisentzug bei Ersttätern 7,5, bei Rückfalltätern mit einem Rückfall 13,3 und bei Rückfalltätern mit zwei und mehr Rückfällen 19,5 Monate.

Der aufgeführte Fahrerlaubnisentzug auf Lebenszeit war, wie nicht anders erwartet, in der Gruppe der Rückfalltäter mit mehreren Rückfällen zu finden. Es handelte sich um einen 42-jährigen geschiedenen PKW-Fahrer, der schon siebenmal einschlägig vorbestraft war, darunter zweimal wegen eines alkoholbedingten Verkehrsdeliktes. Er war zur Tatzeit nicht im Besitz eines Führerscheins, da die Führerscheinsperre vom letzten Delikt noch nicht abgelaufen war. Der Polizei fiel seine aggressive Fahrweise auf, zu einem Unfall kam es nicht. Er wurde wegen Fahrens unter Alkoholeinfluß in Tateinheit mit Fahren ohne Führerschein zu einer fünfmonatigen Freiheitsstrafe ohne Bewährung verurteilt. Die Fahrerlaubnis wurde auf Lebenszeit entzogen.

Entzug der Fahrerlaubnis in Monaten	Ersttäter		ein Rückfall		zwei + mehr Rückfälle	
	absolut	in %	absolut	in %	absolut	in %
1	-	-	-	-	-	-
2	11	2,1	-	-	-	-
3	40	7,9	-	-	-	-
4	32	6,3	-	-	-	-
5	50	9,7	5	7,1	4	5,2
6	125	24,4	3	4,3	2	2,6
7	58	11,3	2	2,8	4	5,2
8	72	14,1	6	8,6	4	5,2
9	26	5,1	7	10,0	1	1,3
10	31	6,2	5	7,1	2	2,6
11	3	0,6	1	1,4	-	-
12	43	7,9	20	27,1	14	18,2
13 - 18	11	2,5	12	17,2	14	18,2
19 - 24	7	1,4	7	10,0	18	23,4
25 - 36	3	0,4	2	2,8	8	10,4
37 und mehr	0	-	1	1,4	6	7,8
Gesamt	512	99,9	71	99,8	77	100,1

Tabelle 19: Gliederung nach der Dauer des Fahrerlaubnisentzugs bei Erst- und Rückfalltätern (N = 660)
Ein Fall ohne Angabe der Zahl der Rückfälle

4.2.12. Zeitdifferenz zwischen vorläufigem Entzug der Fahrerlaubnis und Rechtskraft des Urteils

Tabelle 20 zeigt die Zeitspannen zwischen vorläufigem Fahrerlaubnisentzug und Rechtskraft des Urteils.
Bei Strafbefehlen lag die größte Einzelhäufigkeit bei zwei Monaten (45,7 %). Bei Gerichtsverhandlungen dagegen bei vier Monaten (34,2 %). Die Mittelwerte der Zeitdifferenzen betrugen bei Strafbefehlen 2,6 Monate, bei Gerichtsverhandlungen 4,6 Monate. Im Gesamtmaterial ergab sich ein Mittelwert von 3,6 Monaten. Abbildung 9 zeigt die Verschiebung der Zeitdifferenzen zwischen Strafbefehlen und Verhandlungen.
In der Regel wurde vom erkennenden Gericht die Dauer des vorläufigen Entzugs bis zu drei Monaten berücksichtig. In den Fällen, bei denen die Verhandlung sich über längere Zeit verzögerte, war die tatsächliche Zeit der "Führerscheinlosigkeit" somit länger als die im Urteil festgesetzte Entziehungszeit.

4.2.13. Gutachtertätigkeit durch medizinische Sachverständige aus dem Institut für Gerichtliche Medizin der Universität Tübingen

Unter den 770 Verfahren fanden sich 315 Strafbefehle (40,9 %) und 455 Verhandlungen (59,2 %). Unter den 455 Verhandlungen wurden, wie Tabelle 21 zeigt, in 149 Fällen (32,7 %) münd-

Monate	Strafbefehle		Gerichtsverhandlungen		Gesamt	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%
0	1	0,3	-	-	1	0,1
1	36	12,4	6	1,7	42	6,4
2	133	45,7	29	8,0	162	24,9
3	66	22,7	56	15,5	122	18,7
4	36	12,4	128	34,2	164	24,4
5	14	4,8	53	13,3	67	9,5
6	4	1,4	53	14,7	57	8,7
7	1	0,3	15	4,1	16	2,5
8	-	-	8	2,3	8	1,2
9	-	-	9	2,4	9	1,4
9 - 12	-	-	6	1,7	6	0,9
12 - 15	-	-	5	1,3	5	0,8
15 - 18	-	-	2	0,6	2	0,3
Gesamt	291	100,0	370	99,8	661[+)]	99,8

Tabelle 20: Gliederung der Zeitdifferenzen zwischen vorläufigem Entzug der Fahrerlaubnis und Rechtskraft des Urteils, getrennt nach Strafbefehlen und Gerichtsverhandlungen.

[+)] 11 Fahrverbote wurden nicht mit aufgeführt.

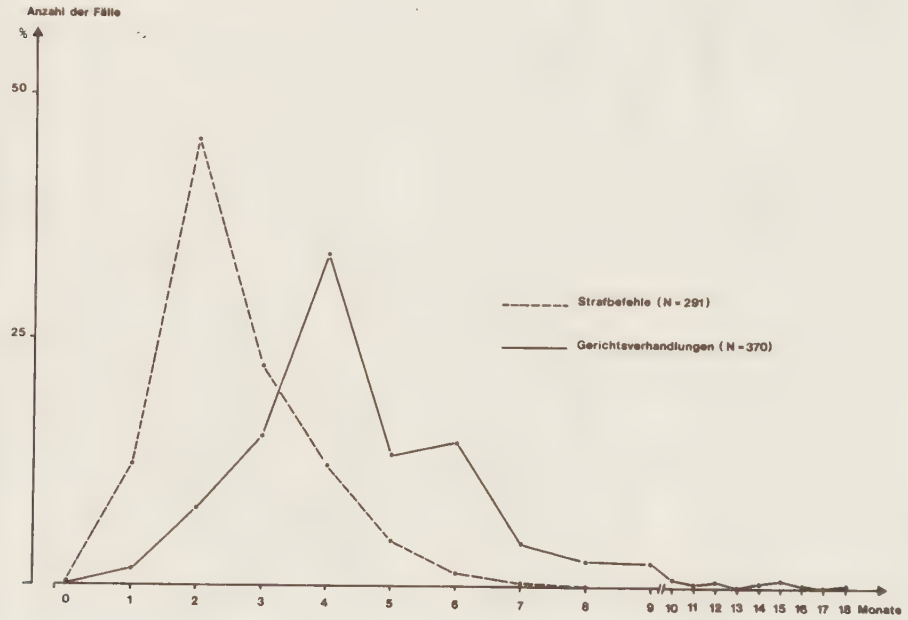

Abbildung 9: Prozentuale Verteilung der Zeitspannen zwischen vorläufigem Entzug der Fahrerlaubnis und Rechtskraft des Urteils bei Strafbefehlen und Verhandlungen.

liche Gutachten durch Sachverständige des Instituts für Gerichtliche Medizin erstattet. Dabei waren die Sachverständigen in 119 Fällen in I. Instanz tätig, in 12 Fällen sowohl in I. als auch in II. Instanz und in 6 Fällen nur in II. Instanz.

Gründe zur Erstattung mündlicher Gutachten waren in 89 Fällen Resorptionsfragen und in 22 Fällen Unfallflucht in der Kombination mit Nachtrunk. Bei 19 Vorfällen waren Fragen zu einem möglichen Nachtrunk, bei 10 Fällen die Beeinflussung durch Medikamente zu klären. In 9 Fällen wurden Sachverständige zur möglichen Unzurechnungsfähigkeit (§ 51 StGB a.F.) gehört.

Schriftliche Gutachten wurden in 36 Fällen erstattet. Weitaus am häufigsten waren hier mit 24 Fällen Stellungnahmen aufgrund chemisch-toxikologischer Harnuntersuchungen nach behaupteter Medikamenteneinnahme. In sechs Fällen wurde zur Frage der Verkehrstüchtigkeit unter dem Einfluß von Erkrankungen oder Medikamenten Stellung genommen. Zwei Spurengutachten waren notwendig, da der Fahrer nicht eindeutig feststand. Die übrigen vier Gutachten wurden zu anderen Fragestellungen abgegeben.

In Tabelle 22 wurde erneut die Zahl der Verhandlungen über alkoholbedingte Verkehrsdelikte an den einzelnen Gerichtsorten aufgeführt. Hierbei wurde jedoch die Zahl der erstatteten mündlichen Gutachten auf die Zahl der Verhandlungen bezogen.

Gutachten	schriftlich	mündlich	Gesamt
Resorptionsfragen	2	89	91
Nachtrunk (NT)	1	19	20
NT + Unfallflucht	0	22	22
Einfluß von Medikamenten	2	10	12
Auswirkung von Erkrankungen	4	0	4
chemisch-toxikolog. Klärung bei behaupteter Medikamenteneinnahme	24	0	24
Spurengutachten	2	0	2
Klärung der Zurechnungsfähigkeit (§ 51 StGB a.F.)	1	9	10
Gesamt	36	149	185

Tabelle 21: Gliederung der Gutachten nach der Fragestellung

Gerichtsort	Verhandlungen	mündliche Gutachten	
		absolut	in %
Tübingen	104	55	52,9
Reutlingen	101	18	17,8
Calw	70	21	30,0
Nagold	64	13	20,3
Urach	33	13	39,5
Münsingen	32	12	37,5
Neuenbürg	31	8	25,8
Rottenburg	20	9	45,0

Tabelle 22: Gutachtertätigkeit bei den Amtsgerichten des Landgerichtsbezirks Tübingen

Daraus geht hervor, daß in Tübingen bei 52,9 % der entsprechenden Verhandlungen medizinische Sachverständige anwesend waren. In Rottenburg waren in 45 % der Verhandlungen Gutachter gehört worden. In Urach waren bei 39,5 %, in Münsingen bei 37,5 %, in Calw bei 30,0 %, in Neuenbürg bei 25,8 %, in Nagold bei 20,3 % und in Reutlingen bei 17,8 % aller Verhandlungen Gutachter anwesend.
Auffallend ist der Unterschied zwischen Tübingen und Reutlingen. Während in Tübingen zu jeder zweiten Verhandlung ein medizinischer Sachverständiger zugezogen wurde, war in Reutlingen nur bei etwa jeder sechsten ein Sachverständiger anwesend.

4.2.14. Zahl der Berufungsverhandlungen bzw. Revisionen

Von 770 Abgeurteilten wurden bekanntlich 748 rechtskräftig verurteilt. Bei 693 Verfahren (92,6 %) wurden keine Rechtsmittel eingelegt. Berufung bzw. Revision wurde in 55 Fällen eingelegt (7,4 %). Aus Tabelle 23 ergibt sich die Anzahl der Verhandlungen unterteilt in generelle und auf das Strafmaß beschränkte Berufungen. In 31 Fällen (56,3 %) wurde vom Angeklagten Berufung eingelegt. In 17 Fällen (30,9 %) vom Staatsanwalt. In den übrigen 7 Fällen (12,7 %) entweder vom Angeklagten und Staatsanwalt gemeinsam oder vom Nebenkläger. 52 Urteile der insgesamt 55 Verhandlungen in II. Instanz wurden sofort rechtskräftig, d.h. auf weitere Rechtsmittel

Rechtsmittel wurden eingelegt von:	Anzahl der Fälle					
	generell		auf Strafmaß beschränkt		gesamt	
	abs.	in %	abs.	in %	abs.	in %
Angeklagten	17	30,9	14	25,4	31	56,3
Staatsanwalt	10	18,1	7	12,8	17	30,9
Staatsanwalt und Angeklagten	2	3,7	4	7,2	6	10,9
Nebenklägern	1	1,8	0	0,0	1	1,8
Gesamt	30	54,5	25	45,4	55	99,9

Tabelle 23: Gliederung aller eingelegten Rechtsmittel nach Prozeßbeteiligten

wurde verzichtet. In 3 Fällen wurde Revision beim Oberlandesgericht Stuttgart eingelegt.

Über den Erfolg der eingelegten Rechtsmittel gibt Tabelle 24 Aufschluß. Während bei Berufungen, die vom Angeklagten generell eingelegt wurden, nur 23,5 % Erfolg hatten, d.h. die Strafe niedriger wurde, waren bei den Berufungen, die auf das Strafmaß beschränkt waren, 64,3 % erfolgreich. Die Erfolgsquote bei Berufungen, die vom Staatsanwalt eingelegt wurden, war höher, nämlich 80,0 % bei generell eingelegten und 85,8 % bei auf das Strafmaß beschränkten Rechtsmitteln. Unter erfolgreich aus der Sicht des Staatsanwalts ist eine höhere Strafe in II. Instanz zu verstehen.

Rechtsmittel wurden eingelegt von:	Anzahl der Fälle							
	Strafe gleich		Strafe niedriger		Strafe höher		Gesamt	
	abs.	in %	abs.	in %	abs.	in %	abs.	in %
generell:								
Angeklagten	10	58,8	4	23,5	3	17,6	17	99,9
Staatsanwalt	2	20,0	0	0,0	8	80,0	10	100,0
Staatsanwalt und Angeklagten	2	100,0	0	0,0	0	0,0	2	100,0
Nebenkläger	1	100,0	0	0,0	0	0,0	1	100,0
auf Strafmaß beschränkt:								
Angeklagten	5	35,7	9	64,3	0	0,0	14	100,0
Staatsanwalt	1	14,2	0	0,0	6	85,8	7	100,0
Staatsanwalt und Angeklagten	1	25,0	2	50,0	1	25,0	4	100,0
Nebenkläger	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0

Tabelle 24: Erfolgsbilanz der Rechtsmittel

5. Diskussion

Diese Untersuchung über die Alkoholdelinquenz im Straßenverkehr stützt sich auf 862 Blutentnahmen, die im Jahre 1970 wegen Verdachts eines alkoholbedingten Verkehrsdeliktes im Landgerichtsbezirk Tübingen angeordnet worden waren. Bei 672 von diesen 862 verdächtigten Verkehrsteilnehmern konnte ein alkoholbedingtes Verkehrsdelikt auch vor Gericht nachgewiesen werden. Bei den restlichen 190 Beteiligten konnte der Verdacht nicht bestätigt werden. Das Ergebnis dieser Betrachtung ist, daß 78 % der von der Polizei verdächtigten Verkehrsteilnehmer auch verurteilt wurden. Bei den restlichen 22 % konnte eine Alkoholbeeinflussung nicht mit der notwendigen Sicherheit nachgewiesen werden.

Vergleicht man die Resultate der eigenen Untersuchung mit denen der Untersuchungen von MIDDENDORFF (1961) und RENNER (1972), die in der Fragenstellung ähnlich waren, so finden sich bei allgemeinen Gesichtspunkten weitgehend identische Ergebnisse. Bei speziellen Untersuchungen ergeben sich jedoch deutliche Unterschiede, die auf die verschiedenen Untersuchungszeiträume und die zwischenzeitlich vollzogenen Reformen im Straf- und Verkehrsrecht zurückzuführen sind. Wie schon andere Untersucher zeigen konnten, bilden Angehörige der zweiten und dritten Lebensdekade den überwiegenden Anteil aller Delinquenten. Bei STRASSER (1966) betrug dieser Anteil 57 %, bei FALDERBAUM (1967) 52,2 %, bei TÖRPISCH (1967) 49,3 %, bei WOLFF (1972) 51,8 %, bei RENNER (1972) 52,6 % und bei HÄUSSLER (1974) 53 % in Anzeigensta-

tistiken aus dem hiesigen Einzugsgebiet. In der eigenen Abgeurteiltenstatistik beträgt dieser Anteil 47,4 %. Die Verteilung der Lebensalter zeigt jedoch im Gegensatz zu anderen Autoren eine Nivellierung bei den Altersklassen zwischen 20 und 39 Jahren. Die vierte Lebensdekade ist mit 31,4 % gegenüber 18,9 % bei RENNER (1972) überraschend stark vertreten. Die Gegenüberstellung läßt erkennen, daß in der eigenen Untersuchung die Altersklassen von 25 bis 39 Jahren deutlich stärker besetzt sind. Die größere Beteiligung dieser Altersklassen läßt sich möglicherweise darauf zurückführen, daß infolge einer Zunahme der Verkehrskontrollen durch die Polizei neben jüngeren Menschen, die nach STEUER (1961) sowie MALLACH und STEIN (1972) undisziplinierter fahren und vorwiegend bei Verkehrsunfällen auffallen, zahlenmäßig auch mehr Menschen mittleren Alters im Material vertreten waren, die trinkgewohnt sind und deren Alkoholbeeinflussung erst im Rahmen einer Polizeikontrolle festgestellt wurde.

Die Auswertung der Zeitdifferenzen zwischen Vorfall und Blutentnahme im Gesamtmaterial (N = 862) zeigt, daß im Mittel 90 Minuten nach dem Vorfall die Blutentnahme durchgeführt wurde. Betrachtet man dagegen nur das Material der Unfallfluchtsdelikte (N = 80), so verstreichen im Mittel 150 Minuten zwischen Vorfall und Blutentnahme.
Auffallend ist, daß bei 201 Unfällen im Polizeiprotokoll Unfallflucht vermutet wurde. Vor Gericht konnte jedoch nur in 80 Fällen das Delikt Unfallflucht nachgewiesen werden.

Von den 643 an Verkehrsunfällen Beteiligten begingen sonach 12,4 % nachweislich Unfallflucht. Hierbei ist zu berücksichtigen, daß der ermittelte Anteil um die Zahl der Täter erhöht werden muß, die sich der Feststellung durch die Flucht erfolgreich entziehen konnten. Auf diese Dunkelziffer bei Unfallfluchtsdelikten hat schon BERGERMANN (1966) hingewiesen.

MIDDENDORFF (1961) weist darauf hin, daß in der kriminologischen Literatur häufiger versucht wird, Beweise dafür zu finden, daß Verheiratete in geringerem Umfange straffällig werden als Ledige und Geschiedene. In seinem Material beträgt der Anteil der Geschiedenen 5,2 %. Verwitwete waren mit 1,5 %, Ledige mit 27,0 % und Verheiratete mit 66,2 % vertreten. Vergleichszahlen aus der Bevölkerungsstatistik fehlen jedoch. BORKENSTEIN und Mitarbeiter (1964) kamen in der Grand-Rapids-Studie zu dem Ergebnis, daß Unverheiratete absolut häufiger an Verkehrsunfällen beteiligt waren als Verheiratete. Vergleichszahlen fehlen auch hier. Aus dem eigenen Material geht hervor, daß der prozentuale Anteil von ledigen und verheirateten Verkehrsdelinquenten mit 42,8 % und 51,9 % in etwa mit den Vergleichszahlen der Gesamtbevölkerung Baden-Württembergs übereinstimmte. Deutliche Unterschiede ergaben sich bei Geschiedenen und Verwitweten. Geschiedene waren an Verkehrsdelikten mit 3,9 % vertreten gegenüber einem Anteil an der Gesamtbevölkerung von 1,5 %. Verwitwete waren dagegen nur mit 1,4 % an Verkehrsdelikten beteiligt gegenüber einem Anteil an der Gesamtbevölkerung von 7,5 %. Bei Verwitweten ist anzunehmen, daß sie in An-

betracht ihres Alters in weit geringerem Maße am Verkehr teilnehmen.
Geschiedene hingegen sind bei alkoholbedingten Verkehrsdelikten deutlich überrepräsentiert. Zum gleichen Ergebnis kamen auch STAAK und MITTMEYER (1973) bei alkoholisierten Unfallflüchtigen.

Der Anteil der Frauen beträgt in der eigenen Untersuchung 1,5 % (N = 13) des Gesamtmaterials (N = 862). Sieben wurden wegen eines alkoholbedingten Verkehrsdelikts verurteilt. Bezogen auf alle wegen eines alkoholbedingten Verkehrsdelikts verurteilten (N = 672) beträgt der Anteil der Frauen 1,04 %. Zur Tatzeit wiesen sie einen durchschnittlichen Blutalkoholgehalt von 1,84 o/oo auf, während die durchschnittliche Blutalkoholkonzentration des Gesamtmaterials 1,96 o/oo betrug. Die unterschiedlichen Kollektivgrößen lassen jedoch einen statistischen Vergleich nicht zu.
Auffallend ist, daß trotz beginnenden Emanzipationsbestrebungen, zunehmendem Alkoholkonsum und einer stärkeren Beteiligung der Frau am Straßenverkehr der Anteil an alkoholbedingten Verkehrsdelikten bis 1970 fast konstant blieb. Im Vergleich zu anderen Häufigkeitsverteilungen - MIDDENDORFF (1961) 0,5 %, FALDERBAUM (1967) 1,7 %, BARTH (1968) 1,2 %, WOLFF (1972) 1,1 %, RENNER (1972) 1,2 % - ist der Anteil der Frauen im eigenen Material kaum angestiegen (1,5 %).

Die Ursache für die geringe weibliche Beteiligung ist schwer festzustellen. Die Vermutung, daß Frauen im Straßen-

verkehr weit unterrepräsentiert seien, dürfte für das Jahr 1970 so nicht mehr zutreffend sein. Möglicherweise ist anzunehmen, daß typisch weibliche Verhaltensweisen hierfür in Frage kommen. Auch unterschiedliches Trinkverhalten kann eine Rolle spielen; während Männer vorwiegend als Ausgehtrinker gelten und demzufolge auf der Heimfahrt vom Stammtisch oder aber nach einer gesellschaftlichen Verpflichtung auffällig werden, trinken Frauen ihrem Rollenverhalten zufolge eher zu Hause und werden somit im Straßenverkehr weit weniger in alkoholisiertem Zustand angetroffen.

Die Gliederung nach Wochentagen zeigt einen Anstieg am Wochenende, wie auch aus anderen Veröffentlichungen über Alkoholkriminalität bekannt ist. Im Gegensatz zu MIDDENDORFF (1961) und RENNER (1972), die an Samstagen die größten Häufigkeiten fanden, wurden im eigenen Material an Sonn- und Feiertagen die meisten Vorfälle gezählt.
Die Verteilung auf die Tagesstunden zeigt in Übereinstimmung mit WOLFF (1972) und HÄUSSLER (1974) Maxima in den Triaden vor und nach Mitternacht, wobei die Häufung kurz nach Mitternacht der Polizeistunde angelastet werden kann. Auffallend sind im eigenen Material deutliche Unterschiede zwischen Arbeitstagen und Wochenenden; während an Arbeitstagen die größte Deliktshäufigkeit in der Triade vor Mitternacht zu finden war, wurden am Samstag, Sonntag und Montag in der Triade nach Mitternacht mehr Vorfälle gefunden. Eine ähnliche Verteilung der Tagesstunden an Wochenenden fand

auch HÄUSSLER (1974). Aufgrund dieser Ergebnisse ist anzunehmen, daß an Wochenenden, an denen erfahrungsgemäß die meisten privaten Autofahrten unternommen werden, auch ausgiebiger und bis in die Morgenstunden hinein dem Alkohol zugesprochen wird. Weiter mag eine Rolle spielen, daß die Strecken, die an Wochenenden zurückgelegt werden, den Fahrern nicht vertraut sind und somit mehr Unfälle verursacht werden. Möglicherweise können zudem intensivere Polizeikontrollen zu einer Übergewichtung des Wochenendes führen.

Der Durchschnittswert der Blutalkoholkonzentration zur Tatzeit bei allen wegen eines alkoholbedingten Verkehrsdelikts Verurteilten lag bei 1,96 o/oo. Er war somit praktisch identisch mit dem Ergebnis von MIDDENDORFF (1961), dessen Durchschnittswert bei 1,9 o/oo lag. RENNER (1972) fand einen Mittelwert von 1,86 o/oo. Die entsprechenden Mittelwerte bei Verkehrsdelikten in Anzeigestatistiken liegen niedriger. FALDERBAUM (1967) fand 1,58 o/oo, TÖRPISCH (1967) 1,68 o/oo, WOLFF (1972) 1,66 o/oo und HÄUSSLER (1974) 1,6 o/oo. Dies verwundert nicht, wenn man die Häufigkeitsverteilungen der BAK in Anzeigestatistiken mit den eigenen vergleicht. Durch die Rechtsprechung bedingt wurden in der eigenen Abgeurteiltenstatistik BAK-Bereiche unter 0,6 o/oo nicht miterfaßt, da hier eine Alkoholbeeinflussung nicht nachgewiesen werden konnte. Bei Anzeigestatistiken fanden sich jedoch auch Werte unter 0,6 o/oo, die in die Statistik eingingen. Außerdem fand keine Rückrechnung der Blutalkoholwerte auf die Tatzeit statt. Die zugrunde gelegten Blutalkohol-

werte waren demzufolge bei Anzeigestatistiken niedriger als in der eigenen Abgeurteiltenstatistik, bei der die durch Rückrechnung ermittelten Werte zur Tatzeit zugrunde gelegt wurden. Diese Unterschiede im Ausgangsmaterial erklären die verschieden hohen BAK-Mittelwerte in Anzeige- und Abgeurteiltenstatistiken.

2,1 % der Fälle (N = 672) wiesen eine BAK_T von über 3 o/oo auf. Nur vier der insgesamt 14 Personen wurden allerdings wegen Volltrunkenheit gemäß § 330a StGB verurteilt. Daraus kann man schließen, daß sich in dieser Gruppe vorwiegend trinkgewohnte Verkehrsteilnehmer befanden, die trotz hoher Blutalkoholkonzentration noch keine massiven Ausfallserscheinungen erkennen ließen. Auffallend war, daß lediglich in einem Fall Personen verletzt wurden. Alle anderen Betroffenen mit einer BAK_T von über 3,00 o/oo verursachten entweder keine Schäden oder aber nur geringfügige Sachschäden. Dies legt die Vermutung nahe, daß infolge starker Alkoholeinwirkung die Fahrweise automatisch den Gegebenheiten angepaßt wurde.

Betrachtet man den Anteil der Rückfalltäter unter den wegen eines Trunkenheitsdelikts verurteilten Verkehrsteilnehmern, so finden sich 10,6 % mit einer Vorstrafe wegen eines alkoholbedingten Verkehrsdelikts. 11,5 % wiesen bereits zwei oder mehr einschlägige Vorstrafen auf. Insgesamt waren somit 22,1 % der Täter bereits einschlägig vorbestraft. RENNER (1972) fand dagegen 11,9 % und MIDDENDORFF (1961) sogar nur 7,5 %. Ein Anstieg der Rückfalltäter ist von 1961 über

1964 bis 1970 unverkennbar. Demzufolge ist anzunehmen, daß Personen, die einmal wegen Alkoholeinfluß im Straßenverkehr aufgefallen sind, trotz Strafandrohung und meist schwerwiegenden wirtschaftlichen Folgen durch den Fahrerlaubnisentzug in zunehmendem Maße wieder rückfällig werden.

Der Durchschnittswert der BAK_T steigt im eigenen Material zwar von den Ersttätern mit 1,89 o/oo zu den Rückfalltätern mit einem Rückfall um 0,3 o/oo auf 2,19 o/oo an, ein weiterer Anstieg bei Rückfalltätern mit zwei und mehr Rückfällen, wie er von TÖRPISCH (1967) und RENNER (1972) gefunden wurde, ist jedoch nicht festzustellen. Leider konnte im vorliegenden Material nicht auf die BAK der vorangehenden Delikte zurückgegriffen werden. Deshalb können die Ergebnisse nicht mit denen von TÖRPISCH (1967) verglichen werden.

RENNER (1972) fand beim Vergleich der BAK_T-Durchschnittswerte zwischen Fahrern mit Unfall und Fahrern ohne Unfall eine signifikante Differenz. In seinem Material betrug die mittlere BAK_T bei Fahrern ohne Unfall 1,84 o/oo, bei Fahrern mit Unfall dagegen nur 1,59 o/oo. Im eigenen Material errechnete sich eine mittlere BAK_T bei Fahrern ohne Unfall von 2,03 o/oo und bei Fahrern mit Unfall von 1,86 o/oo. Diese Zahlen zeigen, daß die Durchschnittswerte von 1964 bis 1970 angestiegen sind. Die Differenz zwischen beiden Kollektiven ist vergleichbar und bestätigt die Ergebnisse von RENNER (1972). Er führt diese Differenz darauf zurück, daß bei Verkehrsteilnehmern mit höherer BAK die Alkoholintoxikation so weit fortgeschritten sei, daß sie vorsichti-

ger und langsamer fahren. Eine niedrigere BAK wirke sich hingegen so aus, daß die Betroffenen sich risikofreudiger und rücksichtsloser im Verkehr verhalten. Daraus folgert er, daß von Fahrern mit niedrigeren Blutalkoholkonzentrationen eine größere Gefährdung zu erwarten ist. BORKENSTEIN und Mitarbeiter (1964) können dagegen aufgrund der Ergebnisse der Grand-Rapids-Studie zeigen, daß bei höheren BAK-Werten die Unfallhäufigkeit rasch ansteigt. Außerdem wird festgestellt, daß die Schwere des Unfalls proportional zur Höhe der BAK zunimmt. FREUDENBERG (1966) kommt zu ähnlichen Ergebnissen. Außerdem weist er auf die erhebliche Dunkelziffer bei der Trunkenheit im Straßenverkehr hin. In Anbetracht dieser Dunkelziffer ist es vorstellbar, daß in dem Kollektiv der Beteiligten ohne Unfall nur solche Täter erfaßt wurden, die durch ihre Fahrweise aufgefallen waren und demzufolge höhere Blutalkoholwerte aufwiesen. Andere Verkehrsteilnehmer mit niedrigeren Blutalkoholwerten, die nicht durch ihre Fahrweise aufgefallen waren und auch keinen Unfall verursachten, entgingen der Feststellung durch die Polizei und konnten somit statistisch nicht erfaßt werden. Kam es jedoch zu einem Unfall, so wurde bei allen Beteiligten die Frage nach einer möglichen Alkoholbeeinflussung relevant. In diesem Kollektiv wurden demzufolge auch alle Fahrer erfaßt, die niedrigere Blutalkoholwerte aufwiesen. Hieraus lassen sich die unterschiedlich hohen Blutalkoholwerte bei Verletzten und Unverletzten erklären.

Besonderer Wert wurde der Betrachtung des strafrechtlichen

Vorgehens beigemessen, da nach Inkrafttreten des Ersten Strafrechtsreformgesetzes am 1.9.1969 Veränderungen in der Strafzumessungspraxis zu erwarten waren.

Bei insgesamt 672 wegen alkoholbedingten Verkehrsdelikten Verurteilten wurden in 83,6 % der Fälle Geldstrafen, in 11,6 % der Fälle Freiheitsstrafen zur Bewährung und in 3,1 % der Fälle Freiheitsstrafen ohne Bewährung verhängt. RENNER (1972) fand in seinem Material nur 7 % Geldstrafen, dagegen 20,8 % Freiheitsstrafen zur Bewährung und 61,2 % Freiheitsstrafen ohne Bewährung. Bei MIDDENDORFF (1961) findet sich ein etwa gleicher Anteil von Geldstrafen (50,5 %) und Freiheitsstrafen (49,4 %). Etwa zwei Drittel der Freiheitsstrafen wurden zur Bewährung ausgesetzt. Die vorliegenden Ergebnisse lassen erkennen, daß sich die Strafzumessungspraxis nach Inkrafttreten des Ersten Strafrechtsreformgesetzes grundsätzlich geändert hat.
Bei alkoholbedingten Verkehrsdelikten wurden früher im Bereich des Landgerichtsbezirks Tübingen in der Regel Freiheitsstrafen verhängt, die in zwei Drittel der Fälle nicht zur Bewährung ausgesetzt worden waren (RENNER, 1972). Nach Inkrafttreten dieses Gesetzes wurden im Regelfall Ersttäter mit Geldstrafen belegt. Bei Rückfalltätern war die Anzahl der Rückfälle und der zeitliche Abstand dafür ausschlaggebend, ob eine Freiheitsstrafe zur Bewährung ausgesetzt wurde oder nicht.

Auch die gesetzlichen Bestimmungen über den Fahrerlaubnisentzug gemäß § 69 StGB (42m a.F.) wurden durch das Zweite

Straßenverkehrssicherungsgesetz (seit 1.1.1965 in Kraft) neu geregelt. Nach diesem Gesetz wird im Regelfall bei folgenden Verkehrsdelikten die Fahrerlaubnis entzogen: Bei fahrlässiger Verkehrsgefährdung unter Alkoholeinfluß, bei Trunkenheit im Straßenverkehr, bei Vollrausch und bei Verkehrsunfallflucht. Das Mindestmaß des Fahrerlaubnisentzugs wurde auf sechs Monate festgesetzt. Bei Rückfalltätern, die innerhalb von drei Jahren rückfällig werden, wurde die Mindestentziehungszeit auf 12 Monate festgelegt.
Untersucht man die Auswirkungen dieses Gesetzes, so stellt man fest, daß in der Tat bei 661 Tätern die Fahrerlaubnis entzogen wurde. Das bedeutet, daß in 98,4 % der Fälle (N = 672) die Fahrerlaubnis entzogen wurde. Bei den restlichen 1,6 % wurde ein Fahrverbot als Nebenstrafe verhängt. Im Mittel dauerte der Fahrerlaubnisentzug bei Ersttätern 7,5 Monate, bei Rückfalltätern mit einem Rückfall 13,3 Monate und bei Rückfalltätern mit zwei und mehr Rückfällen 19,5 Monate. Diese Ergebnisse zeigen, daß sich die Richter an den Amtsgerichten des Landgerichtsbezirks Tübingen nach Inkrafttreten dieser Gesetze vorwiegend an den bereits beschriebenen Regelkatalog hielten.

Die Gliederung nach der Dauer der Verfahren ergab eine ähnliche Verteilung wie sie MIDDENDORFF (1961) in seinem Material fand. Die Durchschnittswerte betrugen bei Strafbefehlen 2,6 Monate, bei Gerichtsverhandlungen dagegen 4,6 Monate.

Betrachtet man die Verfahrensart an den einzelnen Gerichts-

orten, so fällt auf, daß in Reutlingen bei alkoholbedingten Verkehrsdelikten überwiegend Strafbefehle erlassen wurden; in Tübingen sowie an allen übrigen Gerichtsorten übertraf jedoch die Anzahl der Verhandlungen deutlich die der Strafbefehle. In Calw war der Anteil der Verhandlungen mit 84,3 % gegenüber 15,7 % Strafbefehlen am höchsten. Daraus läßt sich schließen, daß in Reutlingen das kürzere und nicht so aufwendige Verfahren in Form eines Strafbefehls häufiger praktiziert wurde als an den anderen Gerichtsorten. Auch wurden in Reutlingen zu Verhandlungen weit weniger Sachverständige zugezogen als in Tübingen und den kleineren Gerichtsorten. Trotz der geringen örtlichen Entfernung waren die Unterschiede zwischen Reutlingen und Tübingen am deutlichsten. Während in Tübingen zu jeder zweiten Verhandlung ein Sachverständiger geladen wurde, war dies in Reutlingen nur bei jeder fünften Verhandlung der Fall. Ob dies ein Zeichen dafür ist, daß in Tübingen bei Gericht weniger selbständig vorgegangen wird oder ob die Nähe des Gerichtsmedizinischen Instituts dabei eine Rolle spielt, kann an dieser Stelle nicht beurteilt werden. Möglicherweise ist das verschiedenartige Vorgehen an den einzelnen Gerichtsorten auch auf den Einfluß des jeweiligen Gerichtsvorstandes zurückzuführen.

Wie die steigende Zahl der eingesandten Blutproben aus dem Einzugsgebiet des hiesigen Instituts zeigt, läßt sich die Flut der alkoholbedingten Verkehrsdelikte mit neuen Strafregelungen allein nicht eindämmen. Tiefverwurzelte Trinksitten und mangelhaftes Problembewußtsein lassen sich nicht

ausschließlich durch Strafandrohung ändern. Es ist deshalb GEISELBRECHT (1977) voll beizupflichten, wenn er umfassendere sachliche, pädagogisch und psychologisch geschickt aufbereitete Sicherheitswerbung einerseits sowie verstärkte Verkehrskontrollen andererseits fordert. Auch MIDDENDORFF (1977) stellt fest, daß die erfolgreichste Maßnahme gegen Alkoholsünder die Polizeikontrolle darstelle. Er fordert eine zahlenmäßige Verstärkung der Verkehrspolizei und rechtfertigt seine Forderung damit, daß es wissenschaftlich bewiesen sei, daß die wirtschaftlichen Schäden, die bei alkoholbedingten Unfällen jährlich entstehen, größer seien als die Kosten von zusätzlich 6000 Verkehrspolizisten.

Im Interesse aller Verkehrsteilnehmer ist zu überlegen, ob eine beliebig häufige Durchführung von Alkotests durch Stichproben der Polizei (u.a. seit 1974 in den Niederlanden, seit 1976 in Victoria/Australien eingeführt) nicht ein bewährtes Abschreckungsmittel vor Alkoholfahrten, sowie ein unabdingbares Instrument zur Aufdeckung der Dunkelziffer darstellt. Um die Rückfallquote zu senken, sollten die Gerichte in verstärktem Maße das Verhalten im Straßenverkehr vor und nach dem Urteil berücksichtigen und die Möglichkeit der gerichtlichen Anordnung und Überwachung von geeigneten Rehabilitationsmaßnahmen wahrnehmen. Sicherheitskampagnen sollten verstärkt besondere Zielgruppen (zum Beispiel junge Fahrer bis 30 Jahre) ansprechen und die typischen Konfliktsituationen herausstellen.

Überwachungs- und Sicherheitskampagnen wären allerdings erfolgversprechender, wenn sie aufeinander abgestimmt und miteinander kombiniert würden. Sowohl die Verkehrserziehung in der Schule als auch Fahrschule und Prüfsysteme müßten verstärkt die Alkohol- und Drogenproblematik berücksichtigen. Vor allem das stetige Anwachsen des Medikamentenmißbrauchs wird in Zukunft Informationen über die möglichen Wirkungen des kombinierten Alkohol- und Medikamentenkonsums auf das Fahrverhalten erforderlich machen (MALLACH 1968).

Nur praeventive Maßnahmen können die alkoholbedingte Verkehrsdelinquenz nachhaltig beeinflussen. Sanktionen allein wird der Erfolg versagt bleiben.

6. Zusammenfassung

In der vorgelegten Arbeit wurden die Akten von 862 Verkehrsteilnehmern untersucht, bei denen in der Zeit vom 1.1. bis zum 31.12.1970 innerhalb des Landgerichtsbezirks Tübingen Blutproben entnommen worden waren. Nur in 672 Fällen (78 %) erfolgte eine Verurteilung wegen erwiesener Alkoholbeeinflussung.

Im Gegensatz zu Untersuchungen früherer Jahre aus demselben Einzugsgebiet wird eine höhere Beteiligung der Altersklassen zwischen 25 und 39 Jahren gefunden. Bei der Gliederung nach dem Personenstand fällt auf, daß Geschiedene bei alkoholbedingten Verkehrsdelikten deutlich überrepräsentiert sind. Der Anteil der Frauen hat entgegen allen Erwartungen im Verlauf der Jahre bis 1970 nicht zugenommen.
Die Gliederung der Zeitspannen zwischen Vorfall und Blutentnahme ergibt Mittelwerte von 90,7 Minuten im Gesamtmaterial, bei Delikten mit Unfallflucht dagegen 149,4 Minuten.
An Sonn- und Feiertagen findet sich die größte Deliktshäufigkeit.
Der durchschnittliche Blutalkoholgehalt zum Zeitpunkt der Tat beträgt 1,96 o/oo. Er liegt damit deutlich über den Durchschnittswerten, die in Anzeigestatistiken errechnet wurden.
Die folgenlose Trunkenheitsfahrt ist das zahlenmäßig häufigste Delikt, gefolgt von der fahrlässigen Verkehrsgefährdung unter Alkoholeinfluß. Die dritte Stelle nimmt die Gruppe der

fahrlässigen Verkehrsgefährdung mit Folgedelikten ein.

Die Auswirkungen des Ersten Strafrechtsreformgesetzes und des Zweiten Straßenverkehrssicherungsgesetzes auf die Strafzumessungspraxis und auf die Handhabung beim Entzug der Fahrerlaubnis werden aufgezeigt. Dabei wird deutlich, daß in der Regel Geldstrafen ausgesprochen wurden. Es läßt sich nachweisen, daß die Dauer des Fahrerlaubnisentzugs mit der Rückfallhäufigkeit zunimmt.
Es wird schließlich über die Häufigkeit und die Art von Rechtsmitteln, sowie die Zahl der schriftlich und mündlich erstatteten Gutachten berichtet.
Auf die Notwendigkeit von Verkehrskontrollen und Präventivmaßnahmen durch geeignete Verkehrserziehung wird hingewiesen.

7. Literatur

1) BARTH, M.-R.: Erfassung und Beurteilung alkoholbeeinflußter Rückfalltäter in Südwürttemberg-Hohenzollern Inaug. Diss. Tübingen (1968)

2) BERGERMANN, A.: Die Verkehrsunfallflucht Röhrscheid Verlag, Bonn 1966

3) BORKENSTEIN, R.F.: The Grand-Rapids-Study Blutalkohol 11, Supplement 1 (1974)

4) DOKUMENTA GEIGY: Wissenschaftliche Tabellen 6. Auflage

5) DORN, M.: Alkoholkriminalität - insbesondere Verkehrsdelikte - in Stuttgart aus statistischer Sicht Inaug. Diss. Tübingen (1968)

6) DÜNNBIER, H.: Die kriminelle Gefährdung der Geschiedenen Monatsschrift für Kriminologie und Strafrechtsreform 1-2, 29-38 (1953)

7) FALDERBAUM, H.: Dokumentation von Blutalkoholbefunden im Raum Südwürttemberg-Hohenzollern unter besonderer Berücksichtigung von Doppelblutentnahmen und Fahrerfluchtsdelikten Inaug. Diss. Tübingen (1967)

8) FORSTER, B. und H. JOACHIM: Blutalkohol und Straftat
Georg Thieme-Verlag, Stuttgart 1975

9) FREUDENBERG, K.: Die Gefährlichkeit des Kraftfahrers nach dem Grade seiner Blutalkoholkonzentration. In: Alkohol bei Verkehrsstraftaten. Gutachten des Bundesgesundheitsamtes, 158-165
Kirschbaum Verlag, Bad-Godesberg, 1966

10) GEISELBRECHT, W.: Strafandrohung oder konzertierte Aufklärung
Blutalkohol 14, 1 (1977)

11) HAAR, E.: Die Bundesregierung und der Kampf gegen Alkohol im Straßenverkehr
Blutalkohol 13, 1 (1976)

12) HADELER, H.: KFZ-Bestand, Verkehrsdichte, Unfälle, Verkehrsdisziplin, Alkohol am Lenker
Blutalkohol 8, 305 (1971)

13) HÄNDEL, K.: Anwendung und Auswirkung des 0,8-Promille-Gesetzes
Blutalkohol 10, 353 (1973)

14) HÄUSSLER, M.: Die Alkoholkriminalität in Südwürttemberg-Hohenzollern seit der Gründung des Instituts für Gerichtliche Medizin in Tübingen. Statistische Untersuchungen an PKW-Fahrern und Personen mit hohen Blutalkoholwerten.
Inaug. Diss. Tübingen (1974)

15) JANIZEWSKI, H.: Strafrechtliche Möglichkeiten gegen Alkoholdelikte
Blutalkohol 8, 179 (1971)

16) JANIZEWSKI, H.: Die Fahrt unter Alkoholeinfluß als Ordnungswidrigkeit und als Vergehen
Blutalkohol 11, 155 (1974)

17) KAISER, G.: Verkehrsdelinquenz und Generalpraevention
JCB Mohr (Paul Siebeck), Tübingen 1970

18) LUNDT, P.V.: Alkohol und Straßenverkehr
Schriftenreihe des Bundesministers für Verkehr, Bonn-Bad-Godesberg, Heft 52, 1977

19) LUNDT, P.V. und E. JAHN: Alkohol bei Verkehrsstraftaten
Kirschbaum-Verlag, Bonn-Godesberg 1966

20) LUTZ, P. und R. LEU: Alkohol und Verkehrsunfälle
Blutalkohol 12, 116 (1975)

21) MALLACH, H.J.: Alkohol und Arzneimittel als verkehrsmedizinisches Problem
Materia Medica Nordmark XX/8, 430-436 (1968)

22) MALLACH, H.J.: Alkoholintoxikationen in:
"Innere Medizin in Praxis und Klinik" herausgegeben von H. Hornbostel, W. Kaufmann und W. Siegenthaler
Georg Thieme Verlag, Stuttgart (1973)

23) MALLACH, H.J.: Die Wechselwirkung zwischen Alkohol und Arzneimitteln
Attempto 49/50, 42-44 (1974)

24) MALLACH, H.J. und G. STEIN: Über die Häufigkeit alkoholbedingter Kurvenunfälle
Blutalkohol 4, 189 (1967)

25) MARTIN, L.: Geldstrafe oder Freiheitsstrafe bei Trunkenheit am Steuer?
Blutalkohol 7, 13 (1970)

26) MIDDENDORFF, W.: 600 Alkoholtäter
Verlag für Kriminalistische Fachliteratur, Hamburg (1961)

27) MÜLLER, E.: Zur Neuregelung des Verkehrsstrafrechts
Blutalkohol 1, 7 (1961)

28) N.N.: Alkoholwirkung und Verkehrsunfall
Denkschrift der Deutschen Gesellschaft für Gerichtl. und Soziale Medizin
Blutalkohol 1, 33 (1961)

29) RENNER, U.: Statistische Untersuchungen über abgeurteilte, unter Alkoholeinfluß stehende Verkehrsdelinquenten im Landgerichtsbezirk Tübingen
Inaug. Diss. Tübingen (1972)

30) SCHULTZ, D.: Zur Reform der Alkoholbestimmungen des Verkehrsrechts
Blutalkohol 14, 357 (1977)

31) STAAK, M. und H.-J. MITTMEYER: Verkehrsunfallflucht und Alkoholisierung
Blutalkohol 10, 310 (1973)

32) STATISTISCHES BUNDESAMT WIESBADEN: Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland 1972
W. Kohlhammer Verlag, Stuttgart 1972

33) STEUER, W.: Die Blutalkoholuntersuchung und ihre Beziehung zum benutzten Verkehrsmittel, vom Alter und der sozialen Stellung der untersuchten Person
Med. Sachverst. 57, 49 (1961)

34) STRASSER, M.: Statistische Untersuchungen über die Alkoholkriminalität im Raum Südwürttemberg-Hohenzollern
Inaug. Diss. Tübingen (1967)

35) TÖRPISCH, P.: Statistische Untersuchungen zur Dokumentation von Blutalkoholbefunden aus großen Einzugsgebieten
Inaug. Diss. Tübingen (1967)

36) WEYRICH, G.: Alkohol und Straßenverkehrsunfälle im Lande Südbaden
Dtsch. med. Wschr. 82, 1100 (1957)

37) WIRTH, E.: Blutalkoholkonzentration und Verletzungen bei Verkehrsunfällen
Beiträge zur gericht. Medizin 28, 174 (1971)

38) WOLFF, B.: Statistische Untersuchungen über die Alkoholkriminalität in Oberschwaben
Inaug. Diss. Tübingen (1972)

Herrn Professor Dr. med. H.J. Mallach danke ich für die Überlassung des Themas und für die Unterstützung bis zur Fertigstellung der Arbeit.

Herrn Dr. med. G. Raff bin ich für zahlreiche Anregungen und für seine verständnisvolle Beratung zu großem Dank verpflichtet.

Lebenslauf

Am 3. 10. 1940 wurde ich, Horst Ernst Hess, als Sohn des Weingärtners Ernst Hess und seiner Ehefrau Elise geb. Schächterle in Stuttgart geboren.

Ich besuchte die Grundschule in Fellbach und das Ev. Kirchl. Aufbaugymnasium Michelbach/Bilz, Kreis Schwäbisch Hall, wo ich 1961 die Reifeprüfung ablegte.

An der Eberhard-Karls-Universität in Tübingen nahm ich im Sommersemester 1961 das Studium der Medizin auf. Am 1. August 1967 legte ich die ärztliche Prüfung ab. Nach Ableisten der Medizinalassistentenzeit wurde mir am 31. Dezember 1969 die Bestallung als Arzt erteilt.

Von Januar bis September 1970 war ich als Assistent an der Landesfrauenklinik in Stuttgart tätig. Von Oktober 1970 bis März 1972 leistete ich meine Wehrpflicht als Stabsarzt ab. Danach setzte ich die Facharztausbildung an der Landesfrauenklinik in Stuttgart fort. Im September 1975 wurde mir die Anerkennung als Frauenarzt ausgesprochen. Im Januar 1978 habe ich mich als Frauenarzt in Fellbach niedergelassen.

Druck: L. Spengler · Neustetten-Remmingsheim